LA GUERRE DE 1914

JURISPRUDENCE BRITANNIQUE

EN MATIÈRE

DE PRISES MARITIMES



LA GUERRE DE 1914

JURISPRUDENCE BRITANNIQUE EN MATIÈRE DE PRISES MARITIMES

RECUEIL DE DÉCISIONS

RENDUES PAR LES COURS BRITANNIQUES ET COLONIALES PENDANT LA GUERRE

ET DES TEXTES INTÉRESSANT LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME PUBLIÉS PAR LA GRANDE BRETAGNE

PRÉCÉDÉ D'UNE INTRODUCTION

PAR

Paul FAUCHILLE
DIRECTEUR DE LA *Revue générale de droit international public*
MEMBRE DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL
MEMBRE CORRESPONDANT DE L'INSTITUT AMÉRICAIN DE DROIT INTERNATIONAL

et

Jules BASDEVANT
PROFESSEUR AGRÉGÉ
A LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

AVEC LA COLLABORATION DE

M. L. LÉOPOLD
Directeur de la Librairie Arthur Rousseau

PREMIER FASCICULE

(DÉCISIONS 1 à 36, pages 1 à 198)

(DOCUMENTS 1 à 24, pages I à LXXX)

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET Cie

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOUILLIER, 13

1918

AVIS. — L'Introduction paraîtra avec le dernier fascicule

AVANT-PROPOS

Les décisions de la jurisprudence britannique en matière de prises maritimes, à l'occasion de la guerre actuelle, ont reçu en Angleterre une large publicité par la voie de la presse ou par leur insertion dans des collections spéciales. Elles ont été réunies notamment dans le Recueil de Trehern, continué par A. Wallace Grant, *British and Colonial Prize Cases. Reports of Prize Cases decided during the present War in the Courts of Great Britain and the Overseas Dominions.* (Londres, Stevens and Sons. Sweet and Maxwell), et dans celui préparé par M. Edward Louis de Hart sur l'initiative du Comité du Lloyd et publié sous le titre : *Lloyd's Reports of Prize Cases decided by the Right Honourable Sir Samuel Evans and on Appeal by the Judicial Committee of the Privy Council during the European War which began in August, 1914.* C'est en utilisant les textes officiellement imprimés et en consultant les Recueils qui les ont rassemblés que les auteurs du présent ouvrage ont procédé à leur traduction en langue française.

JURISPRUDENCE BRITANNIQUE

EN MATIÈRE DE PRISES MARITIMES

(GUERRE DE 1914)

1

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 4 septembre 1914

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI DANS UN PORT ANGLAIS AU DÉBUT DE LA GUERRE, INDULT, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, SÉQUESTRE, SENTENCE PROVISOIRE ; SUJET ENNEMI DEVANT LA COUR DES PRISES.

En vertu du droit international un navire ennemi se trouvant dans un port anglais au début des hostilités est valablement saisi par les officiers de la Couronne;

Et la Cour des Prises peut prononcer son séquestre jusqu'à nouvel ordre;

Elle peut rendre une décision de ce genre sans déterminer définitivement les droits de la Couronne en présence de la Convention VI de La Haye du 18 *octobre* 1907, *lorsque la Couronne ne prétend pas exercer ses droits entiers.*

Le propriétaire ennemi du navire peut-il comparaître devant la Cour des Prises? (non résolu).

(Navire allemand *Chile*)

La barque allemande *Chile*, de 2.182 tonnes, arrivée aux Docks de Cardiff, sur lest, le 4 août 1914, fut saisie le 5 par le Receveur des Douanes, la guerre ayant été déclarée exister entre la Grande Bretagne et l'Allemagne à partir du 4 août, à 11 heures du soir.

A l'audience, l'Attorney-General sir John Simon a invoqué que la Cour des Prises avait toujours eu juridiction sur les navires ennemis, qu'ils eussent été saisis par les autorités britanniques en haute mer ou dans un port autre qu'un port neutre. Dans l'affaire Lindo v. Rodney, en 1782, Lord Mansfield a dit qu'à la déclaration de guerre tous les navires ennemis se trouvant dans nos ports étaient saisis pour être confisqués, s'il n'était pas fait d'arrangement de réciprocité. La Convention VI de La Haye de 1907 est un arrangement de réciprocité se référant à ce cas dans ses articles 1 et 2. Par application des principes posés dans ces articles, un ordre en Conseil du 4 août 1914 a décidé que les navires ennemis se trouvant dans les ports britanniques au début des hostilités seraient autorisés à en partir jusqu'au 14,

à condition qu'on ait appris avant le 7 qu'un traitement aussi favorable était accordé aux navires anglais se trouvant dans les ports ennemis. Le gouvernement n'ayant pas reçu d'assurances satisfaisantes à ce sujet, cette disposition ne put entrer en vigueur et l'article 1er de la convention VI ne reçut pas d'application. Aucun arrangement n'étant intervenu pour la libération de ces navires, le *Chile* a été retenu. Conformément à l'article 2 de la convention VI, la Couronne demande à la Cour de prononcer non sa confiscation mais son séquestre.

Sir Samuel Evans, président :

Nous déplorons tous les causes qui ont obligé une Cour des Prises à siéger à nouveau dans ce pays après un heureux délai d'environ soixante ans. Comme vous l'avez dit, M. l'Attorney General, dans les temps passés et particulièrement pendant la dernière partie du XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle, les Cours des Prises anglaises rendirent des décisions qui imposèrent la confiance générale et ont été l'objet de l'admiration de tous les pays pour qui le droit international présente de l'intérêt. Nos prédécesseurs ont donné des exemples splendides et ont créé de grandes traditions et la Cour des Prises actuelle fera de son mieux — elle ne peut faire davantage — pour suivre ces exemples et maintenir ces traditions.

Cette première affaire est celle d'un navire qui a été saisi par les officiers de la Douane dans le port de Cardiff. Il résulte des papiers de bord qu'il s'agit bien d'un navire marchand appartenant à un pays ennemi et il est clair aussi que, d'après le droit international, la Couronne était en droit de faire saisir le navire par ses officiers dans le port de Cardiff, bien qu'il s'y trouvât avant le commencement des hostilités. Je déclare donc que ce bâtiment était un navire ennemi et qu'il a été à bon droit saisi par les officiers de la Couronne en vertu du droit d'Amirauté dont la Couronne est investie.

Différentes questions ont été discutées au cours de l'affaire sur le point de savoir ce qui aurait dû être fait eu égard, d'une part au droit international, et d'autre part à la deuxième Conférence de la Paix de La Haye de 1907, Convention VI, art 1 et 2. Je propose de rendre une décision qui ne déterminera pas définitivement les droits de la Couronne dans cette affaire. On a prétendu que l'article 2 peut dépendre de l'article 1 et qu'en conséquence il ne pourrait pas entrer en vigueur, si des jours de grâce n'avaient pas été admis dans les termes de l'article 1. Il est possible que cet argument soit fondé, mais je ne m'en occuperai pas aujourd'hui. La Couronne a le droit, si elle le juge convenable, de demander moins que ce que la loi peut lui donner. C'est pourquoi je n'ai pas besoin de trancher d'une façon définitive la question qui peut être soulevée ultérieurement touchant les droits complets de la Couronne comme ayant saisi le navire au port.

L'assignation a été délivrée par le Procureur général dans les formes prescrites et a été dûment signifiée. Comme suite à cette signification, certaines personnes, qui sont apparemment les agents des propriétaires ennemis, ont comparu devant cette Cour, représentées par un conseil, mais, au cours de l'affaire, le conseil de ces agents des propriétaires n'a pas cru nécessaire, à supposer qu'il en eût le droit, de présenter des conclusions devant la Cour.

J'ai, comme je pense que j'étais obligé de le faire, soulevé le point de savoir si les propriétaires ennemis du navire avaient le droit de comparaître. J'ai laissé cependant cette question sans solution, accédant volontiers au désir de l'Attorney General à ce sujet; mais je décide, pour les besoins d'aujourd'hui, que l'affidavit qui a été fourni et qui doit être fourni avant qu'un sujet ennemi puisse comparaître est tout à fait insuffisant. Pour cette raison je repousse la comparution des propriétaires du navire. La Cardiff Railway C° a comparu également par un conseil, réclamant certaines sommes à elle dues; mais bien que je ne prenne aucune décision en sa faveur je ne crois pas que ma décision puisse aller à l'encontre des droits qu'elle peut avoir.

Je décide que le *Chile* appartenait, au moment de la saisie, à des ennemis de la Couronne et qu'il a été dûment saisi par les officiers de la Couronne comme prise légale et en vertu du droit d'Amirauté; et, sur demande de la Couronne, j'ordonne que le navire sera détenu jusqu'à ce qu'un nouvel arrêt soit rendu par la Cour. Toute question de frais que la Couronne désirerait soulever sera réservée jusqu'à nouvel ordre; et je donne faculté de présenter requête.

Du 4 septembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'avocat du Trésor pour le Procureur général; Stokes et Stokes pour les agents des propriétaires du *Chile*; Torr et Cie, agents pour Corbett, Chambers et Harris, Cardiff, pour Cardiff Railway C°.

2

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 4 septembre 1914

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI RENCONTRÉ EN MER IGNORANT L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, INDULT, CONFISCATION, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, RÉSERVE A LA SIGNATURE D'UNE CONVENTION.

A raison d'une réserve faite par l'Allemagne, l'exemption de capture édictée par l'article 3 de la Convention VI de La Haye de 1907 au profit du navire ennemi rencontré en mer au début de la guerre et alors que le capitaine ignore l'ouverture des hostilités, ne s'applique pas à un navire allemand.

(Navire allemand *Perkeo*)

Le 5 août 1914, le *Perkeo*, quatre-mats barque battant pavillon allemand et qui, peu auparavant, était la barque anglaise *Brilliant*, fut capturé au large de Douvres par le *Zulu*, de la flotte de S. M. Il avait quitté New-York pour Hambourg le 14 juillet, sur lest, et son capitaine ignorait l'ouverture des hostilités.

Sir Samuel Evans, président :

Il résulte très clairement des preuves présentées que le *Perkeo* était un navire allemand, transféré du pavillon britannique au pavillon allemand le 14 juillet 1914. Il était aussi sous le commandement d'un sujet allemand quand il fut capturé. Il est le type de navire visé à l'article 3 de la Convention VI de la Conférence de La Haye de 1907 ; mais l'exception qui y est prévue ne doit pas jouer parce que l'Empire allemand a refusé d'être lié par l'article 3. Le droit de capture existe donc dans ce cas et il doit être rendu un ordre pour la condamnation du navire, sa mise à prix et sa vente.

Du 4 septembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : l'avocat du Trésor.

3

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 11 septembre 1914

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI RENCONTRÉ EN MER IGNORANT L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, INDULT, CONFISCATION, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, RÉSERVE ; SUJET ENNEMI, COMPARUTION DEVANT LA COUR DES PRISES ; CO-PROPRIÉTAIRE ANGLAIS D'UN NAVIRE ENNEMI ; CRÉANCIER D'UN NAVIRE ENNEMI CAPTURÉ, HYPOTHÈQUE SUR UN NAVIRE ENNEMI CAPTURÉ.

L'Allemagne ayant fait une réserve touchant l'article 3 de la Convention VI de La Haye de 1907, un navire allemand saisi en mer, alors qu'il ignorait l'existence des hostilités, est sujet à confiscation.

Un sujet ennemi ne peut comparaître devant la Cour des Prises que s'il justifie de circonstances spéciales qui le déchargent, à ce point de vue, de son caractère ennemi.

Le co-propriétaire anglais d'un navire ennemi capturé reste, en droit, soumis aux conséquences de la capture.

Il en est de même du créancier pour avances d'argent ou services rendus à ce navire.

Quid du créancier hypothécaire ? (question réservée).

(Navire allemand *Marie Glaeser*)

Le vapeur allemand *Marie Glaeser*, de 1.317 tonnes, fut saisi en mer le 5 août 1914, par le croiseur britannique *Gibraltar*, alors qu'il ignorait l'ouverture des hostilités ; il avait quitté Barry, le 4 août, avant celle-ci et se rendait sur lest à Arkhangel. Le Procureur général a demandé que le navire fût déclaré de bonne prise. Des réclamations ont été formulées : par la Compagnie allemande propriétaire du navire ; par J. Fry et Cie, Albert Glaeser, de Woking et Tennynck, titulaires de parts dans le navire ; par la compagnie hollandaise

de Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij, de Dordrecht, créancière hypothécaire ; par H. G. Harper et Cie, par Harper, Seed et Cie, de Newcastle, pour débours et courtage, par A. Lutze et Cie pour fourniture d'objets nécessaires. — Devant la Cour, le Solicitor-General a soutenu que celle-ci n'avait à considérer ni les droits des titulaires de parts, ni ceux des créanciers hypothécaires d'un navire battant pavillon ennemi et que les créanciers pour débours ou fournitures devaient s'adresser à la bienveillance de la Couronne.

Sir Samuel Evans, président :

Il est clair, d'après les papiers de bord, que le navire est allemand, commandé par un capitaine allemand, avec un équipage allemand et qu'il bat pavillon allemand. Il a été capturé en mer le 5 août. Il avait été déclaré que l'état de guerre existait entre ce pays et l'Allemagne à partir du 4 août, à 11 heures après-midi. Ce navire avait auparavant quitté Barry et il est admis qu'au moment de la capture il ignorait que les hostilités fussent ouvertes. La question de savoir si et comment les dispositions des conventions de la deuxième Conférence de la Paix à La Haye de 1907 lient cette Cour, n'a pas encore été tranchée, mais il n'est pas douteux qu'elle devra l'être dans un avenir prochain. Mais il n'est pas nécessaire d'avoir égard à la Convention VI dans le cas actuel ; même si l'article 3 de cette Convention était applicable, l'Allemagne ne l'a pas admis mais a réservé sa signature à son sujet et, en conséquence, elle ne peut pas être en droit d'en bénéficier. Le navire est donc bien sujet à condamnation et il y aura une sentence pour décider sa condamnation, sa mise à prix et sa vente par le Marshal.

Différentes réclamations ont été présentées, j'examinerai chacune d'elles dans l'ordre où elles ont été soumises. En premier lieu, une demande de comparution a été faite par quelqu'un qui dit se présenter comme agent des propriétaires du navire. Il est maintenant admis que les propriétaires du navire sont des sujets allemands. L'affidavit, dans ce cas, présente le même caractère que dans l'affaire du *Chile* (1). Il est tout à fait insuffisant, comme ne démontrant ni ne tendant à démontrer des circonstances qui autoriseraient le propriétaire ennemi d'un navire à comparaître devant cette Cour. Conformément à l'ordre III, règle 5 du règlement de la Cour des Prises de 1914, un étranger ennemi doit, avant de comparaître, remplir sur le registre un affidavit, exposant les motifs de sa réclamation. Ceci ne veut pas dire un affidavit exposant simplement ses prétentions, mais un affidavit exposant les faits qui, dans les circonstances spéciales, lui donnent qualité pour s'adresser à la Cour en vue de comparaître.

Dans l'affaire du *Panaja Drapaniotisa* [1856] (Spinks 336 ; 2 Eng. P. C. 560), un plaignant demandait à la Cour un délai pour présenter des preuves complémentaires à l'appui de l'exposé des faits, mais l'avocat de la Reine s'opposait à cette requête et concluait à condamnation immédiate. Le Dr Lushington dit : « Le principe est celui-ci : que pour soutenir une réclamation devant la Cour des Prises, l'individu qui la formule doit d'abord prouver qu'il a droit à un *locus standi*. Aucune personne ayant le caractère ennemi ne peut soutenir une telle réclamation, sauf avec l'autorisation

(1). Voy. *suprà*, p. 1

expresse de la Couronne; c'est pourquoi, afin d'éviter toute déception qui pourrait résulter de l'emploi de termes ambigus et pour arrêter des réclamations qui pourraient être présentées par les nationaux de pays neutres ou amis résidant en pays ennemi et y faisant commerce, il a toujours été reconnu nécessaire que le plaignant énonçât tant affirmativement que négativement le caractère dans lequel il réclame ».

Certaines formules d'affidavit, qui étaient alors en usage, sont décrites dans le jugement sur cette affaire, et bien que ces formules ne soient plus en usage dans ce pays, les affidavits qui ont pour but de solliciter une comparution dans les affaires de prises devant cette Cour doivent être conformes à la substance de ceux qui étaient en usage en 1856. Ils doivent indiquer clairement quelle est la situation du propriétaire du navire, quelle est sa nationalité; et s'il apparaît qu'il est un étranger ennemi, mention doit être faite dans l'affidavit des circonstances démontrant les raisons pour lesquelles il demande à être traité comme ayant un caractère autre que celui de sujet ennemi, dans le but d'être entendu par la Cour. Une affaire dans laquelle il y eut des circonstances spéciales fut celle du *Felicity* [1819] (2 Dodson 381 — 386; 2 Eng. P. C. 233 — 236), où Lord Stowell a dit : « Dans le cas présent, il est soutenu que le caractère hostile disparaît du fait d'une licence, et je ne vois aucune raison de discuter l'existence de cette licence ou son autorité ». Dans le cas du *Troija* [1854] (1 Spinks E et A 342), le Dr Lushington a dit : « Je n'ai aucun doute sur l'usage correct dans de tels cas; il est que, lorsqu'un ennemi réclame, il doit démontrer qu'il est *persona standi in judicio*, la loi étant qu'un sujet ennemi n'est, en aucune façon, en droit de poursuivre devant cette Cour ou devant toutes autres ». Lord Stowell faisait des observations analogues dans le cas du *Hoop* [1799] (1, C. Rob , 196-200; 1, Eng. P. C., 104-107) : « D'après le droit de presque tous les pays, le caractère de sujet ennemi entraîne l'impossibilité de poursuivre en justice ou, dans le langage des civilistes, d'être *persona standi in judicio*. La loi de notre propre pays applique ce principe avec une grande rigueur. Le même principe est admis dans nos Cours de Droit international. Elles sont des Cours britanniques à ce point qu'aucun sujet ennemi ne peut ester devant elles, sauf dans des circonstances particulières qui, *pro hâc vice*, le déchargent de son caractère ennemi, telles que sa venue sous pavillon parlementaire, un cartel, un sauf conduit ou tout autre acte de l'autorité publique qui le place dans la paix du Roi *pro hâc vice*. Mais autrement il est complètement *ex lege* ».

Et le juge Story dans ses *Notes on the Principles and Practice of Prize Court*, p. 21, dit : « Un ennemi ne peut déposer une plainte à moins que cela ne soit sous la protection du pavillon parlementaire, d'un cartel, d'une licence, d'un sauf conduit, d'un traité ou de tout autre acte de l'autorité publique suspendant son caractère hostile ».

Dans le cas actuel, il n'y a rien dans l'affidavit tendant à montrer que le caractère hostile des propriétaires du navire est, en quoi que ce soit, suspendu, et aucune allusion n'est faite par ceux qui demandent à comparaître à une licence de commerce quelconque ou à toutes autres circonstances dif-

férenciant le sujet ennemi dont il s'agit de tout autre ennemi qui pourrait être atteint par un jugement de la Cour des Prises. Par conséquent, en raison de l'insuffisance de l'affidavit et en raison du manque de circonstances spéciales de nature à autoriser l'ennemi à comparaître, je déclare que la comparution ne peut être admise et qu'elle doit être rejetée.

D'autres réclamations émanent de co-propriétaires, de créanciers hypothécaires et de ceux qui ont fait des avances ou rendu des services. Quant aux co-propriétaires, s'ils sont des co-propriétaires ennemis, leur propriété doit subir la capture du navire dans lequel ils ont mis des fonds. Il en est ainsi non seulement pour les co-propriétaires qui sont sujets de l'Empire allemand, mais également s'ils appartiennent à ce pays-ci. Si un co-propriétaire emploie son argent à prendre des parts d'un navire qui est sujet à capture, il en assume le risque. Dans le cas d'un co-propriétaire britannique qui présente sa cause à la Couronne en vue d'un traitement bienveillant par l'exercice de la prérogative de bonté, c'est une autre question. Je n'ai pas à l'examiner. Je suis ici seulement pour appliquer la loi.

Ce que j'ai dit des co-propriétaires s'applique peut-être avec une plus grande force à ceux qui ont avancé de l'argent ou rendu des services, tels que les courtages. Comme juge de la Cour des Prises, je ne puis pas accueillir de telles réclamations. Il n'y a pas de raisons de croire que la Couronne agira avec moins de générosité que dans le passé, et, comme l'a dit le Solicitor-General, si de semblables réclamations sont présentées par des sujets britanniques, et s'ils prouvent qu'ils ont été de bonne foi, il n'y a pas de doute qu'elles seront équitablement examinées.

Quant à la réclamation de créanciers hypothécaires (*mortgagees*), leur conseil a soutenu qu'il n'y a pas de décision de cette Cour rendue par nos prédécesseurs contre une réclamation présentée par des créanciers hypothécaires. Par considération pour cet argument, et comme la question touche sans doute bien des gens dans ce pays et à l'étranger, et quoique j'aie peu de doute sur ce que sera ma sentence, j'examinerai ultérieurement la question avant de prononcer un jugement.

Je décide que le navire a été régulièrement saisi comme prise et sujet à condamnation, et en conséquence je le condamne et j'ordonne qu'il sera vendu. Faculté de présenter requête est donnée à la Couronne. Le jugement été réservé en ce qui concerne les créanciers hypothécaires.

Du 11 septembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur général; Thomas Cooper et Cie pour les propriétaires, co-propriétaires et plaignants pour débours, etc.; Lightbound, Owen et Cie pour les créanciers hypothécaires.

4

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matières de prises), 16 septembre 1914

HYPOTHÈQUE SUR UN NAVIRE ENNEMI CAPTURÉ, LOI APPLICABLE, DÉCLARATION DE PARIS DE 1856.

Les créanciers nationaux du capteur ayant hypothèque sur un navire capturé ne sont pas en droit de réclamer le prélèvement, sur le prix de vente du navire, du montant de ce qui leur est dû.

D'après les lois anglaises, l'hypothèque ne confère pas une sorte de droit de propriété sur le navire qu'elle frappe;

Et il n'y a pas lieu de se préoccuper de ce que décide, à cet égard, la loi allemande;

Le fait, d'ailleurs, que le navire naviguait sous pavillon ennemi suffit à établir le droit du capteur à l'encontre du créancier hypothécaire neutre.

La Déclaration de Paris de 1856 qui consacre l'immunité de la marchandise neutre sous pavillon ennemi n'implique pas la même protection pour le neutre qui a hypothèque sur un navire ennemi.

(Navire allemand *Marie Glaeser*)

La réclamation présentée par la compagnie hollandaise de Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij, à raison d'une hypothèque portant sur le *Marie Glaeser*, ayant été réservée dans la sentence du 11 septembre (1), a été tranchée, le 16, de la façon suivante :

Sir Samuel Evans, président :

Ce navire ennemi, appartenant à des propriétaires ennemis, a été capturé en mer le 5 août dernier par le croiseur de S. M. *Gibraltar* et a déjà été condamné par cette Cour comme bonne prise. C'était un navire allemand, inscrit au port de Rostock, appartenant à une compagnie allemande à responsabilité limitée, commandé par un capitaine allemand et battant pavillon allemand.

Une réclamation a été présentée pour le compte de créanciers hypothécaires neutres, à savoir une compagnie hollandaise à responsabilité limitée. Le conseil qui a comparu pour eux n'a pas contesté la légalité de la capture du navire, ni fait opposition au jugement de condamnation. La réclamation qu'il présente est qu'une somme suffisante, provenant du produit de la vente, doit être prélevée pour couvrir le montant de ce qui peut être reconnu dû aux créanciers hypothécaires, pour ce motif que, comme neutres, ils sont fondés à avoir leur propriété et leurs intérêts protégés. Il a prétendu : premièrement, qu'aucune affaire portée devant la Cour des Prises anglaise n'a été, au point de vue de la réclamation d'un créancier hypothécaire

(1) Voy. *supra*, p. 4.

neutre, tranchée dans un sens contraire à la réclamation actuellement présentée; deuxièmement, que les décisions de nos Cours des Prises, concernant le gage — par exemple affaire du *Tobago* (5 C. Rob. 218; 1 Eng. P. C. 456), — ne sont pas applicables en matière d'hypothèques, pour la raison qu'une sorte de droit de « propriété » sur le navire, passe aux créanciers hypothécaires et leur appartient; et, troisièmement, qu'en tout cas, à l'époque actuelle, le Droit international des prises doit être étendu et appliqué de façon à protéger les hypothèques détenues par les neutres conformément à ce qu'il soutient être la tendance et le principe sur lesquels est basée la Déclaration de Paris.

Comme je l'ai exposé, en concluant, la semaine dernière, je n'avais pas beaucoup de doute sur ce que devait être le jugement de la Cour; mais comme la question a été soulevée dans beaucoup d'autres cas pour des neutres, et aussi dans des cas similaires pour des sujets britanniques, et en particulier, comme la Cour était sollicitée d'énoncer ce qui paraissait être un droit nouveau, le jugement a été réservé pour un mûr examen.

Il conviendra, tout d'abord, de poser quelques faits concernant l'hypothèque. Elle a été consentie le 26 juin 1905 par Otto Zelck (sujet de l'Empire allemand) comme directeur de la compagnie allemande à responsabilité limitée, dénommée Compagnie de Navigation Marie Glaeser, à Rostock, en faveur d'une compagnie hollandaise appelée Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij de Dordrecht, Hollande, sous certaines conditions, pour un prêt de 172.500 marks. La clause constitutive de l'hypothèque était ainsi conçue : (traduction) « Je consens par les présentes à la compagnie hollandaise une hypothèque sur le steamer *Marie Glaeser*, inscrit au registre du port de Rostock, se montant à 172.500 marks monnaie allemande ».

Le remboursement avec intérêts était prévu avec un terme allant jusqu'en décembre 1917; mais, dans certains cas, la totalité pouvait être remboursable immédiatement. Parmi les conditions étaient les suivantes :

« 3. En outre la Compagnie hollandaise sera autorisée, sans autre formalité, à assurer le navire contre le risque de guerre imminent, pour le compte du débiteur hypothécaire (emprunteur) au plus pour le double de la somme qui a été avancée au débiteur hypothécaire (emprunteur), dans le cas où le créancier hypothécaire (prêteur) estimerait que ce risque est réellement imminent.

« 5. Les sommes qui ont été remboursées doivent, ou bien être entièrement supprimées de l'objet du prêt, ou bien la priorité doit être réservée au créancier hypothécaire (prêteur) pour le restant de ce qu'il a à réclamer, par préférence au montant de ce qui a été remboursé, même si une subrogation avait eu lieu en faveur d'un tiers; à défaut, la compagnie hollandaise est autorisée à réclamer sans délai et sans préavis le remboursement du prêt consenti, avec les intérêts et les frais.

« 6. La Compagnie hollandaise sera autorisée à réclamer sans délai et sans préavis le remboursement du prêt, avec les intérêts et les frais :

I. Si le navire est perdu ou condamné.

III. Si le navire est aliéné en tout ou partie, ou si les opérations sont arrêtées. En cas d'aliénation, si le transfert de la dette n'est pas fait à l'acquéreur avec l'autorisation de la compagnie hollandaise, l'emprunteur devra payer à la compagnie hollandaise, en sus du prêt et des intérêts une commission pour renonciation se montant à 1 pour 100. Le débiteur hypothécaire (emprunteur) est tenu d'aviser le créancier hypothécaire (prêteur), sans délai, de toute transaction opérant un transfert de la propriété du navire, en totalité ou pour une part, à une autre partie ou à d'autres parties.

VI. Dans le cas prévu au n° I, la compagnie hollandaise est autorisée à faire valoir la réclamation résultant des polices d'assurance, sauf son recours personnel contre le débiteur hypothécaire (emprunteur) ou ses ayants droit. Dans les cas prévus aux n°s II à VI, la compagnie hollandaise est autorisée, sans qu'une assignation lui soit, au préalable, signifiée, à faire valoir sa réclamation sur le navire et ses dépendances. Le débiteur hypothécaire (emprunteur) reste de toutes façons responsable vis à vis de la compagnie hollandaise de toute perte éventuelle non prévue.

« 8. Toutes contestations, survenant entre le débiteur hypothécaire (emprunteur) et la compagnie hollandaise, seront soumises au Tribunal compétent de Hambourg ».

Il est indiqué dans l'affidavit produit à l'appui de la plainte, que la somme restant due était de 69.000 marks. L'hypothèque a été dûment inscrite sur le registre naval à Rostock.

Il n'est pas discuté que l'hypothèque résultait d'une honnête transaction commerciale. Les débiteurs hypothécaires restaient et étaient, lors de la capture, en possession du navire. Aucune mention de l'hypothèque ne se trouvait sur les papiers du bord.

En ce qui concerne les deux premiers chefs invoqués par le conseil des plaignants, même s'il n'existait pas de décision de nos Cours des Prises concernant la réclamation d'un créancier hypothécaire, un principe devrait être déduit et, en vérité, peut être clairement déduit des affaires concernant des gages ou des réclamations relatives à ceux-ci lorsque ces gages portent sur des navires saisis; l'application de ce principe serait décisive dans le le cas actuellement soumis à la Cour.

Mais il n'est pas tout à fait exact de dire que notre Cour des Prises n'a jamais statué sur des réclamations émanant d'un créancier hypothécaire neutre.

Dans le cas de l'*Aina* (N° 1) (Spinks 8; 2. Eng. P. C. 247), une réclamation fut faite par une personne prétendue neutre qui avait hypothèque sur un tiers d'un navire ennemi capturé. Deux questions furent soulevées : premièrement, si le plaignant était un neutre; et deuxièmement, si, en le supposant neutre, il était fondé à venir devant la Cour des Prises et à réclamer un tiers du navire en vertu de l'hypothèque. Il est vrai que la Cour décida que le plaignant n'était pas neutre, et c'était suffisant pour fonder sa décision. Mais la Cour posa aussi, sans équivoque, que, même s'il avait été neutre, sa réclamation ne pouvait pas être admise. Le Dr Lushington dit : « Si j'agissais ainsi dans le cas actuel, d'innombrables questions surgiraient et la Cour

pourrait être appelée à enquêter sur la validité de l'hypothèque et serait obligée de prononcer sur cette validité, non pas d'après la loi anglaise, mais d'après la loi du pays dans lequel elle devait être exécutée ».

En ce qui concerne les autorités en général, le premier et principal cas rapporté d'ordinaire est celui du *Tobago* (5 C. Rob. 218; 1 Eng. P. C. 456). Le conseil des plaignants a essayé de faire une distinction concernant ce cas et a même invoqué certains passages ou phrases du jugement.

Le plaignant dans ce cas était un sujet britannique; la plainte était basée sur un contrat à la grosse sur un navire français, consenti par le capitaine au plaignant, avant le commencement des hostilités entre la Grande-Bretagne et la France. La plainte a été rejetée pour ce motif que la Cour ne reconnaissait pas de gages sur un navire capturé, à l'exception seulement de quelques droits de gage reconnus par le droit commun du monde du commerce, indépendamment de tout contrat. Lord Stowell dit dans sa sentence : « C'est un cas de contrat à la grosse fait honnêtement en temps de paix, sans but d'enfreindre les droits de la guerre, pour secourir un navire en détresse, contrat certainement considéré par la Cour avec une grande attention et bienveillance, lorsqu'il lui a été soumis. Mais la Cour peut-elle reconnaître des engagements de cette nature comme des titres de propriété, pour donner à des personnes le droit d'être parties à l'instance et de demander restitution pour de tels intérêts devant une Cour des Prises? Le silence complet de ceux qui ont plaidé pour le plaignant sur les précédents en faveur de cette demande, montre avec force qu'il n'a pas été dans la pratique de la Cour de considérer de tels titres comme une propriété ayant droit à protection; et je crois que je puis aller jusqu'à dire qu'il n'y a pas eu d'instance de ce genre. La personne avançant de l'argent sur des titres de cette nature n'acquiert, par cet acte, aucune propriété sur le navire; elle acquiert le *jus in rem*, mais non le *jus in re*, jusqu'à ce que son droit ait été converti par la décision finale d'une Cour de justice. La propriété du navire reste celle du propriétaire antérieur, qui a donné un droit d'action contre ce navire, mais rien de plus. S'il n'y a pas de changement de propriété, il n'y a pas de changement de caractère national. Ceux qui prêtent de l'argent sur une telle garantie acceptent celle-ci avec tous les risques qu'elle comporte et entre autres les risques de guerre ».

On peut observer, en passant, que, dans le contrat hypothécaire de l'affaire actuellement soumise à la Cour, le risque de guerre était expressément mentionné et que les créanciers hypothécaires avaient le droit de s'assurer contre lui, aux frais des débiteurs hypothécaires, s'ils pensaient que la guerre fût imminente.

Puis Lord Stowell, ayant considéré les cas exceptionnels d' « un intérêt directement et visiblement existant dans la substance de la chose elle-même » (tel que le droit au frêt par rapport à la cargaison), continuait : « Mais il y a une proposition beaucoup plus étendue qui affirme qu'un simple droit d'action peut prétendre à la même considération favorable dans son transfert du neutre à un capteur. Il est très certain que des réclamations de cette nature peuvent être faites de telle façon qu'aucun pouvoir

appartenant à cette Cour ne puisse permettre de les examiner avec effet utile. Ce sont des contrats privés, passés entre des parties qui peuvent avoir intérêt à une collusion ; le capteur n'a aucun accès à l'entente privée originaire entre les parties pour la conclusion de ces contrats, et il n'est, par conséquent, pas admissible qu'il puisse être atteint par eux. Ses droits de capture s'exercent sur la propriété, sans égard aux droits secrets de gage possédés par des tiers. De même, son droit ne s'exerce pas sur ces gages lorsque la propriété elle-même échappe à la capture ; à la vérité, il serait presque impossible pour le capteur de découvrir de tels gages en la possession de l'ennemi sur une propriété appartenant à un neutre. Donc si l'on accordait en général le privilège ici réclamé, la conséquence en serait que le capteur serait soumis au désavantage de voir des gages neutres invoqués pour diminuer ses droits contre la propriété ennemie, tandis qu'il ne pourrait jamais prétendre lui-même à un avantage du chef des gages ennemis sur une propriété neutre. La Cour, en conséquence, rejette toute considération de gages ou charges de cette nature. Sur l'ensemble, je suis d'avis qu'il n'y a pas de cas où la Cour ait reconnu des titres de cette espéce comme titres de propriété, et qu'ils ne doivent pas être reconnus comme tels par la Cour des Prises, bien que la Cour d'Amirauté puisse être disposée à les maintenir dans une autre branche de sa juridiction, lorsqu'ils lui sont soumis direcment ».

Les passages ci-dessus cités ont été expressément adoptés par le Conseil privé en 1857, dans le cas de l'*Ariel* (11 Moore P. C. 119; 2 Eng. P. C. 600), et la substance de la décision, dans ce dernier cas, a été résumée à la fin du jugement rendu par Sir John Patteson comme suit : « Les gages, soit en faveur d'un neutre sur un navire ennemi, soit en faveur d'un ennemi sur un navire neutre, ne doivent pas être pris en considération par une Cour des Prises ».

Il a été soutenu qu'une réclamation touchant une hypothèque était, sur certains points essentiels, différente d'une réclamation résultant d'un contrat à la grosse. Il est difficile de dire à quels égards, en ce qui concerne le rôle d'une Cour des Prises.

On peut noter que, d'après la loi municipale de ce pays, les réclamations d'un créancier hypothécaire, qu'il soit en possession ou non, prennent rang après les réclamations des personnes qui ont des gages maritimes sur le navire hypothéqué — par exemple pour contrat à la grosse, sauvetage et salaires. Voy. affaires du *Duke of Bedford* [1829] (2 Hag. Adm. 294), du *Bold Buccleugh* [1851] (7 Moore P. C. 267, 284), du *Mary Ann* [1865] (35 L. J. Adm. 6; L. R. 1. A. & E. 8), du *Feronia* [1868] (37. L. J. Adm. 60; L. R. 2. A. & E. 65) et du *Ripon City* [1897] (66. L. J. P. 110-119; [1897]. P. 226-243).

Donc, si les créanciers hypothécaires du *Marie Glaeser* avaient été sujets britanniques et que les effets de l'hypothèque eussent dépendu de la loi anglaise, le cas du *Tobago* (5 C. Rob. 218; 1 Eng. P. C. 456) ferait autorité *a fortiori* contre leur réclamation.

Quant à la prétention que les créanciers hypothécaires, dans le cas actuel, auraient, en vertu de leur hypothèque, une sorte de « propriété » (property)

sur le *Marie Glaeser*, aucun renseignement n'a été fourni à la Cour quant à la signification exacte du mot « propriété » ainsi employé, ni sur sa nature, ni s'il impliquait une sorte de possession (ownership) du navire. D'après le droit résultant de nos propres lois, à l'exception de ce qui peut être nécessaire pour faire du navire hypothéqué une garantie de la dette hypothécaire, le créancier ne doit pas, en raison de son hypothèque, être considéré comme propriétaire du navire, pas plus que le débiteur ne doit être considéré comme ayant cessé d'en être le propriétaire (Merchant Shipping Act 1894. S. 34).

Si la loi allemande sur l'hypothèque diffère substantiellement de la nôtre et ce que peut être la loi allemande sur ce sujet, la Cour n'a pas à le rechercher. Le faire ne rentre pas dans la fonction de la Cour. Les difficultés et les retards résultant d'enquêtes de ce genre ont toujours été considérés par les Cours des Prises comme des raisons pour ne pas tenir compte des réclamations pour gages ou charges sur des navires capturés.

Dans le cas du *Marianna* [1805] (6 C. Rob. 24; 1 Eng. P. C. 518), qui consistait en une réclamation d'un neutre touchant un droit de gage pour prix d'achat non payé, Lord Stowell disait : « Les capteurs sont supposés mettre la main sur toute propriété tangible sur laquelle il peut y avoir de justes réclamations surgissant entre d'autres parties, qui sont inopérantes à leur égard. Si cette règle n'existait pas, il serait tout à fait impossible aux capteurs de savoir sur quelles bases ils procèdent à une saisie. Les documents les plus honnêtes et les plus dignes de foi, déclarant que la propriété appartient à l'ennemi, ne serviraient qu'à les tromper s'ils étaient susceptibles d être dominés par des gages qui ne peuvent, en aucune façon, être connus d'eux. Il serait également impossible à la Cour qui a à trancher cette question de propriété, d'admettre de telles considérations. La théorie du gage dépend largement des règles particulières de jurisprudence qui prévalent dans les différents pays. Pour décider judiciairement sur de telles réclamations, il faudrait que la Cour eût une connaissance parfaite de la loi qui a présidé aux conventions et de son application dans tous les pays, avec toutes les modalités que cette loi présente. Par nécessité donc, la Cour serait obligée de fermer la porte à de telles discussions et de décider sur le simple titre de propriété, sauf à peine quelques exceptions ».

Il n'y a pas lieu de se demander quel est l'effet de l'hypothèque allemande, mais il n'y a certainement rien en elle qui indique un transfert de propriété, ou quelque chose d'autre qu'une charge pour la dette hypothécaire. Quelques-unes des clauses ci-dessus énoncées semblent nier toute conception de cette nature; et comment les capteurs en mer ou la Cour des Prises sur terre pourraient-ils résoudre les problèmes et difficultés qui peuvent se rattacher à la clause : « Toutes contestations entre l'emprunteur et la compagnie hollandaise seront soumises au Tribunal compétent de Hambourg »?

Le fait a été établi qu'aucune référence à l'hypothèque ne se trouve dans les papiers de bord; et, autant que je sache, aucun avis concernant l'hypothèque n'a été donné aux capteurs, ni à un intéressé quelconque à la cap-

ture, jusqu'à ce que la réclamation ait pris place dans la procédure. Mais ces faits ne sont pas importants.

La vérité est que la capture de navires ennemis en mer pendant la guerre serait un droit bien hasardeux et presque sans valeur pour les belligérants, si les capteurs se trouvaient en présence de réclamations comme celles présentées dans le cas actuel ou si l'hypothèque donnait aux créanciers hypothécaires des droits supérieurs à ceux des capteurs.

Mais le conseil des plaignants, comme ressource extrême, a expressément poussé la Cour à étendre aujourd'hui le Droit jusqu'à protéger les neutres ayant hypothèque sur des navires ennemis, pour ce motif que le Droit international avait progressé, selon lui, dans ce sens, par et depuis la Déclaration de Paris de 1856, et qu'une telle protection était nécessaire pour se conformer aux vues et à l'esprit de la Déclaration à l'égard des neutres.

Il convient de jeter un coup d'œil sur la façon dont la Déclaration a été comprise par les Nations. Avant la Déclaration de Paris, le traitement des marchandises ennemies sous pavillon neutre et des marchandises neutres sous pavillon ennemi, qui a été ensuite compris dans les règles II et III de la Déclaration, avait fait l'objet d'un accord entre la France et ce pays pendant la guerre de Crimée. La Déclaration elle-même dont les termes « ne sont pas strictement une règle de droit ayant autorité » (Hall, *International Law*, 6e éd., p. 686) a été adoptée pratiquement par toutes les nations civilisées du monde à l'exception des États-Unis d'Amérique.

Les États-Unis refusaient d'y devenir partie, principalement pour cette raison qu'ils désiraient une complète immunité de capture en mer pour toute propriété privée. Néanmoins les États-Unis annoncèrent, au commencement de la Guerre Civile, qu'ils appliqueraient ses principes pendant les hostilités; et de nouveau en 1898, pendant la guerre avec l'Espagne, le Président rendit une proclamation le 26 avril 1898, déclarant que la politique du gouvernement des Etats-Unis dans la conduite de la guerre serait d'adhérer aux règles de la Déclaration de Paris, une d'elles étant ainsi formulée : « La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi ».

L'Espagne aussi, dans la même année, quoique maintenant qu'elle n'était pas liée par la Déclaration, donna des ordres pour l'observation des règles que : 1° le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre; et 2° que les marchandises neutres, à l'exception de la contrebande de guerre, ne sont pas sujettes à confiscation sous pavillon ennemi (Hertslet, *Commercial Treaties*, XXI, 837).

L'Espagne et le Mexique qui pendant un demi-siècle s'y étaient refusés, y ont récemment accédé, le premier État le 18 janvier 1908, le second le 13 février 1909.

Notre propre pays, qui y est partie dès l'origine, y a constamment adhéré,

En conséquence, la Cour doit et veut envisager la Déclaration de Paris, non seulement à la lueur des règles obligatoires dans la conduite de la guerre, mais comme une partie reconnue et acceptée du Droit international, qui est le seul que la Cour soit chargée d'administrer.

Mais comment peut-elle être utilisée ou appliquée de façon à soutenir la cause du réclamant? La Cour peut seulement énoncer ce qu'elle considère être le Droit international. Si un point de Droit international sujet à controverse entre pays demande à être réglé par une convention internationale, la Cour ne peut pas déclarer préalablement que la doctrine controversée fait partie du Droit international.

La Déclaration de Paris, dans les deux règles citées, ne s'occupe que de biens ou marchandises transportés sur des navires et non des navires eux-mêmes. Si on avait eu l'intention de s'occuper des navires et de la propriété, des droits et intérêts portant sur eux, cela eût été exprimé. Le but était d'assurer le maintien du commerce maritime en accordant l'immunité de confiscation à certaines marchandises transportées sur mer.

Les prêts d'argent sur navires ou les avances à leurs propriétaires sont des transactions commerciales qui peuvent être courantes, nécessaires et avantageuses. Mais ils ne peuvent pas, avec exactitude, être mis sur le même pied, en Droit international, que le commerce qui constitue le mouvement mondial du transport de marchandises par mer. Il ne semble pas qu'il y ait, en principe, aucune relation directe entre assurer la sûreté de ce commerce dans son cours à travers les océans dans l'intérêt commun des nations et donner protection, par des règles spéciales de Droit international, aux personnes ou compagnies qui engagent leur argent dans des spéculations maritimes.

C'est pourquoi, en dehors de l'appui que peuvent fournir les décisions des diverses Cours des Prises depuis la date de la Déclaration, la Cour ne peut accéder à la suggestion que les neutres, ayant hypothèque sur des navires, trouvent une règle de Droit créée pour leur protection.

Mais y a-t-il eu des décisions d'une Cour des Prises, depuis 1856, rendues dans le sens prétendu? Une Cour des Prises a-t-elle accueilli une réclamation semblable à la présente? La réponse, je le crois, est négative.

Au contraire, il y a eu des décisions contre de telles réclamations. En 1866, la Cour suprême des États-Unis d'Amérique décida dans l'affaire du *Hampton* (5 Wall (Amer), 372) que : « Dans la procédure de prise et suivant les principes du Droit international, les hypothèques sur navires capturés *jure belli* doivent être traitées seulement comme des gages sujets à être primés par la capture, non comme des *jura in re* susceptibles d'un effet supérieur à la réclamation des capteurs ».

Le plaignant était là un « citoyen loyal » et la *bona fides* de son hypothèque n'était pas discutée. Il réclamait que le montant de son hypothèque lui fût payé sur le produit de la vente du navire capturé. M. le juge Miller, en énonçant l'opinion de la Cour suprême, dit : « Le premier motif sur lequel s'appuie l'appelant est que l'hypothèque étant un *jus in re*, appartenant à une partie innocente, est plus qu'un simple droit de gage et est protégée par le Droit international. Dans l'espèce, le créancier hypothécaire n'était pas en possession et le véritable propriétaire, qui était en possession, admet que son navire était *in delicto* puisqu'il a omis de déposer une réclamation. Il faudrait une autorité vraiment forte pour nous amener à intro-

duire dans les Cours des Prises la stricte doctrine de droit commun (*common law*) qui est quelquefois appliquée au rapport entre le créancier hypothécaire et la propriété hypothéquée. Il est certainement beaucoup plus en conformité avec les principes libéraux qui gouvernent les Cours d'Amirauté de traiter les hypothèques comme les Cours d'équité les traitent, c'est-à-dire comme de simples garanties pour la dette pour laquelle elles ont été données et, par suite, seulement comme un gage sur la propriété dont il s'agit. Mais il est inutile d'examiner cette question minutieusement, car un principe évident de nécessité doit empêcher une Cour des Prises de reconnaître la doctrine qui est soutenue ici. Si elle était admise une seule fois par ces Cours, ce serait la fin de toute condamnation comme prise. Dès qu'une guerre deviendrait menaçante, les propriétaires de navires et de cargaisons pouvant être sujets à capture n'auraient qu'à emprunter sur eux une certaine somme d'argent, au moyen d'hypothèques *bona fide* pour s'indemniser en cas de capture. Si le navire ou la cargaison étaient saisis, le propriétaire n'aurait pas besoin de comparaître puisque cela lui serait indifférent, ayant déjà entre les mains la valeur de sa propriété. Le créancier hypothécaire ayant une hypothèque honnête qu'il pourrait prouver devant une Cour des Prises rentrerait en possession de cette propriété ou obtiendrait le remboursement de son hypothèque sur le produit de la vente. Le seul risque couru par les navires ennemis ou leurs cargaisons en haute mer, ou par les neutres tentant de forcer un blocus, serait les frais et dépens de capture et de condamnation, risque trop peu important pour être d'une valeur quelconque pour un belligérant dans sa lutte pour réduire son adversaire à ses conditions. Un principe qui abolit ainsi la valeur entière d'une prise en haute mer et enlève aux blocus tous dangers pour ceux qui sont disposés à les forcer, ne peut pas être reconnu comme une règle des Cours des prises... Il ne semble pas qu'il y ait aucune raison de douter de la loyauté de l'appelant ni du bien fondé de sa dette, et nous regrettons notre impuissance à accepter sa réclamation. Mais, tant que des traités internationaux ou un acte du Congrès n'auront pas marqué une autre étape dans les améliorations aux rigueurs de la guerre, nous ne pourrons pas introduire un principe qui tendrait matériellement à détruire le droit de capture en temps de guerre ».

De même, en 1867, dans l'affaire du *Battle* (6 Wall. (Amer) 498), également à la Cour suprême des Etats-Unis, M. le juge Nelson, en rendant le jugement, disait : « Le principe est trop bien établi que la capture comme prise de guerre, *jure belli*, l'emporte sur tous gages antérieurs, pour qu'il soit nécessaire de l'examiner ». Et, dans le cas ci-dessus cité, les hypothèques furent traitées comme des gages.

En 1870, devant la Cour des Prises française, une réclamation fut faite par Hoffmann et C[o], armateurs anglais, qui avaient une hypothèque sur un navire prussien *Der Turner* et qui demandaient qu'une somme fût prélevée sur le produit de la vente pour rembourser l'hypothèque. Il fut alors suggéré que la réclamation pouvait être admise, « par analogie et en conformité avec les principes établis par la Conférence de Paris que la pro-

priété neutre sous pavillon ennemi n'est pas sujette à capture ». Mais la décision rejeta la réclamation. Elle se résume en ces mots : « La propriété du navire au point de vue de l'exercice des droits de la guerre, est indivisible. L'hypothèque consentie sur un navire d'aprés les lois allemandes ne donne pas au créancier, sujet neutre, le droit de réclamer le bénéfice de la déclaration du Congrès de Paris. »

Dans le cours du jugement, la Cour dit : « Mais attendu que la propriété du navire, au point de vue de l'exercice du droit de guerre, est absolument indivisible; que ce principe est admis d'une façon constante par les tribunaux maritimes de tous les peuples de l'Europe et notamment par la Cour de l'Amirauté anglaise; qu'ainsi le sujet neutre, co-propriétaire d'un navire naviguant sous pavillon ennemi et ayant droit à porter ce pavillon, ne peut, si ce navire est capturé, revendiquer contre le capteur sa part de co-propriété; qu'en supposant même que l'hypothèque, permise par la loi prussienne sur le navire, pût être, comme l'hypothèque constituée par les lois françaises, considérée comme un démembrement de la propriété, cette hypothèque ne pourrait apporter aucun obstacle à l'exercice absolu du droit de la guerre; que la première réclamation des sieurs Hoffmann et Cie doit donc être rejetée ». (Barboux, Jurisprudence du Conseil des Prises, 1870-1876, Paris, 1872; p. 76.)

En 1900 encore, la Cour suprême des Etats-Unis d'Amérique, dans le cas du *Carlos F. Roses* (177 U. S. Rep. 655) traita à fond la question au sujet d'une réclamation présentée par une Compagnie anglaise qui avait avancé de l'argent sur la cargaison d'un navire capturé et qui avait reçu des connaissements couvrant les chargements. Le Chief Justice Fuller, en rendant le jugement de la Cour, dit à la page 666 : « Le droit de capture s'exerce sur l'intérêt du propriétaire de la chose capturée au moment de la capture et n'est pas affecté par les gages secrets ou les engagements particuliers des parties. En conséquence les Cours des Prises ont rejeté le droit de gage résultant de contrats à la grosse, d'hypothèques, de fournitures de provisions et de connaissements. »

Il a également cité, avec approbation, le passage suivant tiré de l'affaire du *Frances* [1814] (8. Cranch (Amer) 418, 419). « La théorie du gage semble dépendre principalement des règles de jurisprudence établies dans les différents pays. Il n'est pas douteux que, d'après les principes du droit commun anglais (*common law*), un agent a un gage sur la marchandise de son commettant en sa possession, à concurrence de ce qui lui est dû; et il en est de même d'un consignataire pour les avances faites par lui au consignant... Mais cette doctrine est inconnue dans les Cours des Prises, sauf dans des cas très spéciaux, lorsque le gage résulte du droit commun du monde commercial, indépendamment de tout contrat entre les parties. Tel est le cas du frêt des marchandises ennemies saisies sur un navire ami, qui est toujours adjugé au propriétaire du navire... Mais dans les cas de gages créés par les simples contrats privés des individus, dépendant des lois diverses de divers pays, les difficultés que l'examen de semblables réclamations imposeraient aux capteurs et toujours aux Cours de prises pour

en décider et la portée qu'une telle doctrine ouvrirait à la collusion entre les co-propriétaires ennemis et les réclamants neutres ont fait exclure ces cas de l'examen par les Cours ». Le Chief Justice Fuller a également cité avec approbation les cas du navire *Hampton* (5 Wall (Amer) 372) et du *Tobago* (5 C. Rob. 218; Eng. P. C. 456).

Pour en arriver à une date récente, en 1905, pendant la guerre russo-japonaise, la Cour des prises de Sasebo, au Japon, suivit les mêmes principes. Dans le cas du *Nigretia* [1905] (Takahashi, 551, 553) une réclamation de préférence fut soumise, apparemment par un sujet japonais, pour des dépenses de sauvetage antérieures à la capture. On soutenait pour le réclamant que le droit de préférence réclamé était « un droit réel reconnu par la loi et *non pas basé sur un contrat volontaire tel qu'une hypothèque* » et qu'en conséquence il avait droit à protection. La Cour en première instance décida que « d'après le Droit International, le droit du capteur étant absolu, ni le droit réel » (par lequel on entend sans doute un droit *in rem*) « ni le droit résultant de l'obligation d'un tiers ne peut lui être opposé ». En appel, la Cour supérieure des prises a confirmé cette doctrine et la décision.

Dans le cas du *Russia* [1914] (Takahashi, 557, 559) devant la même Cour, une réclamation fut faite d'un droit de priorité pour fourniture d'objets nécessaires. La Cour dit : « Si le navire est de bonne prise, il ne peut être relaxé pour la raison qu'un neutre a contre lui une réclamation. En second lieu, même si la réclamation du plaignant résultait de débours effectués pour les besoins nécessaires du navire, pour la continuation de son voyage, un tiers n'aurait pas le droit de faire une réclamation sur la propriété, car non seulement il n'y a rien dans les règlements de nos Cours des Prises qui reconnaisse une réclamation de priorité sur une prise, mais, d'après le Droit International, le droit du capteur sur une prise confisquée comme propriété de l'ennemi est absolu ».

Tels sont quelques-uns des cas qui ont été soumis aux Cours des Prises depuis 1856. Ils suivent étroitement les principes des décisions antérieures.

Le conseil des plaignants a reconnu qu'il ne pouvait citer, en faveur de ses prétentions, aucune décision d'une Cour quelconque, ni l'opinion d'aucun des éminents auteurs ou jurisconsultes de ce pays ou d'un autre pays. Il est probable que rien de cela n'existe.

La Cour n'hésite pas à prononcer que, d'après les autorités, les principes, les motifs de convenance et de pratique, la réclamation des créanciers hypothécaires neutres de ce navire capturé doit être rejetée. La conclusion eût été la même si la réclamation avait été celle de sujets britanniques. Il est à peine besoin d'ajouter que la Couronne, ayant un droit sur la propriété capturée, peut, en sa bonté, examiner avec faveur toute réclamation de ce genre.

La cause a été ainsi examinée aux points de vue présentés à la barre. Mais il y a encore une autre raison qui peut être brièvement exposée et pour laquelle il ne pourrait en aucune façon être fait droit aux plaignants. Même en admettant qu'ils aient une « propriété » (*property*) sur le navire

et même s'ils avaient des droits de propriété (*rights of ownership*) et pouvaient être exactement considérés comme les propriétaires de tout ou partie du navire, le fait que le navire naviguait sous pavillon allemand, avec des papiers l'autorisant à le faire et qu'il était commandé par un capitaine allemand, pour le commerce de l'Empire allemand, serait fatal à leur réclamation. Voy. les affaires du *Vigilantia* [1798] (1 C. Rob. 1; 1 Eng. P. C. 31), du *Vrow Élisabeth* [1803] (5 C. Rob. 1 ; 1 Eng. P. C. 409), du *Primus* (Spinks, 48; 2 Eng. P. C. 290) et de l'*Industrie* [1854] (Spinks, 54 ; 2 Eng. P. C. 297).

La doctrine est résumée dans Hall, *International Law* (6e éd.), p. 498. Je veux encore me référer à l'opinion de l'un de nos regrettés éminents jurisconsultes. En dehors de l'autorité reconnue qui s'attache aux travaux et aux opinions du regretté M. Westlake, cette doctrine trouve une large justification dans son ouvrage : *International Law*, Part II, War (éd. 1913), p. 169. « Si un navire navigue sous pavillon ennemi, le caractère que le propriétaire ou les copropriétaires peuvent avoir en tant qu'individus, est sans importance. En acceptant le pavillon, ils se sont placés sous sa protection ; si elle leur manque, le navire peut être capturé et sera condamné, et aucune part qu'un ami pourrait avoir à ce navire ne sera sauvée. Une hypothèque ou un gage sur un navire battant pavillon ennemi, résultant soit d'un contrat soit de la loi comme le gage du mandataire, à moins que ce ne soit d'une loi générale du monde commercial comme celle qui reconnaît le droit de gage pour prêt, sont traités comme une part d'intérêt dans le navire et n'échappent pas à la condamnation. »

Pour tous ces motifs, la Cour rejette la réclamation des créanciers hypothécaires, mais ne prononce aucune décision contre eux en ce qui concerne les frais.

Du 16 septembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Président : Sir Samuel Evans. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur général ; Thomas Cooper et Cie pour les propriétaires, co-propriétaires et plaignants pour débours etc. ; Lightbound, Owen et Cie pour les créanciers hypothécaires.

5

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 15 octobre 1914

NAVIRE DE COMMERCE, CARACTÈRE ENNEMI, PAVILLON, SAISIE DANS UN PORT ; TRANSFERT DE PAVILLON, NAVIRE *in transitu*, LOI NATIONALE, NON APPLICATION PAR LA COUR DES PRISES ; SOCIÉTÉ ANGLAISE, ACTIONNAIRES ÉTRANGERS, NAVIRE ANGLAIS.

Le caractère ennemi d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit d'arborer, alors même qu'il serait allégué qu'avant sa saisie le navire a été cédé par son propriétaire ennemi (une Compagnie allemande) à une Compagnie anglaise;

Et il n'y a pas à distinguer, à cet égard, suivant que la capture a été effectuée en mer ou dans un port.

Le transfert d'un navire in transitu, *opéré en temps de guerre par l'accord des volontés et la remise de documents, n'est pas opposable au capteur;*

Il en est de même de ce transfert, opéré avant l'ouverture de la guerre, lorsqu'il a été déterminé par la probabilité de celle-ci;

Et les dispositions d'une loi nationale sur le moment où s'opère la transmission de propriété du navire ne sont pas déterminantes pour la Cour des Prises.

Une Société, enregistrée en Angleterre, mais composée entièrement d'étrangers, peut-elle posséder un navire anglais? (non résolu).

(Navires allemands *Tommi* et *Rothersand*)

Le 28 juillet 1914, le *Tommi*, voilier allemand appartenant à la Compagnie allemande Norddeutsche Kraftfutter Gesellschaft, quittait Cuxhaven pour Gravesend où il arrivait le 5 août et était saisi comme propriété ennemie par le receveur des Douanes. Le 17 juillet, le *Rothersand*, voilier allemand appartenant à la même Compagnie, quittait Fareham; il arrivait le 2 août à Kirkcaldy où il était saisi, le 5, comme propriété ennemie par l'officier des douanes. Le 1er août, pendant que ces navires étaient en route, ils avaient été vendus, dans les conditions qu'indique le jugement, par la Compagnie allemande à la Sugar Fodder Co Lim., société enregistrée conformément au Companies (Consolidation) Act de 1908. Les 5.001 actions de cette société étaient entre les mains de : Rudolph Schrader, de Hambourg, 150, Julie Schrader, de Hambourg, 100, Carl Fritz Gunther, de Blackheath, 151, Tilly Gunther, de Blackheath, 100, la Norddeutsche Kraftfutter Gesellschaft, de Hambourg, 4.500. Les directeurs étaient Carl Fritz Gunther et — jusqu'au 1er septembre — Rudolph Schrader; ceux-ci détenaient chacun la moitié des actions de la Norddeutsche Kraftfutter Gesellschaft. Les deux sociétés s'occupaient d'affaires concernant la nourriture du bétail et il y avait, entre elles, un commerce très actif. Se basant sur la susdite vente, la société anglaise se présente devant la Cour comme propriétaire des navires dont elle demande la remise avec indemnité pour les dommages résultant de leur détention. On invoque, entre autres choses, pour elle que la vente a été faite *bona fide*, dans le but de retirer les navires de la Baltique et de les protéger de la capture par la Russie en cas de guerre avec l'Allemagne, qu'au moment où elle est intervenue (1er août) on n'attendait pas l'entrée en guerre de la Grande-Bretagne.

Sir Samuel Evans, président :

Dans ces deux affaires, la Sugar Fodder Co Lim. prétend à la propriété de deux navires, l'un dénommé le *Tommi* et l'autre appelé le *Rothersand*, qui ont été saisis dans des ports anglais. Tous deux ont été saisis après l'ouverture des hostilités entre ce pays et l'Allemagne, la date de saisie étant le 5 août dans les deux cas. Ces navires appartenaient à une Compagnie allemande, appelée la Norddeutsche Kraftfutter Gesellschaft. Dans le courant de juillet ces navires quittaient les ports allemands et étaient tous deux, le 1er août, date importante dans cette affaire, en haute mer. Il a été dit que ces navires avaient été vendus *bona fide* et qu'un transfert suffisant avait été fait des propriétaires originaux aux prétendus nouveaux

propriétaires, la Sugar Fodder Co Lim., pendant que les navires étaient en transit.

Les faits sont simples. La première chose que la Cour sait des négociations entre les parties résulte de la lettre du 31 juillet écrite par la Compagnie anglaise à la Compagnie allemande et dans laquelle il est dit : « Si le *Tommi* n'arrive pas à temps, nous débarquerons ces 100 tonnes à notre wharf afin d'être certains de pouvoir disposer de ces 100 tonnes si une guerre européenne éclate ; alors il n'y aura certes aucune chance quelconque d'embarquer du gluten et naturellement tous les contrats seront annulés... Voiliers. Si vos voiliers (en cas de guerre) doivent être dans ce pays, nous pensons qu'il serait recommandable que le Sugar Fodder Co les achetât, afin qu'ils ne puissent pas être capturés par une autre nation ».

Le 1er août, une autre lettre fut écrite par la Compagnie anglaise à la Compagnie allemande, dans laquelle se trouve ce passage : « *Tommi*. Nous notons qu'il a quitté Cuxhaven le 28. Dans le cas où le *Tommi* arriverait ici et que la guerre eût éclaté, nous prendrions le *Tommi* et le *Rothersand* à notre compte, mais nous ne sommes pas bien certains que cette transaction soit tenue pour bonne, les deux navires étant enregistrés à Hambourg ». Dans cette dernière phrase, le rédacteur de la lettre dénote une appréciation intelligente de ce qu'était le droit et de ce qu'il était probable qu'il fût.

Le même jour, après que cette lettre eût été écrite, mais avant qu'elle fût arrivée à destination, la Compagnie anglaise recevait ce télégramme de la Compagnie allemande. « 1er août 1914. Nous vous vendons *Tommi* pour 30.000 marks et *Rothersand* pour 35.000 marks. Télégraphiez acceptation. Nordkraft ». Je ne sais si ceci est une offre de vente ou une indication d'un directeur de Hambourg à un directeur d'ici disant : « Vous devez considérer que la Compagnie vend, que cela vous convienne ou non, et que votre Compagnie achète le *Tommi* pour 30.000 marks et le *Rothersand* pour 35.000 marks, et vous devez télégraphier votre acceptation ». Quel que soit le sens exact de ce télégramme, une acceptation fut envoyée immédiatement le 1er août par M. Gunther agissant pour la Compagnie anglaise : « Acceptons les deux voiliers *Tommi* et *Rothersand* pour notre compte ».

Le même jour M. Gunther, avec un air de générosité, offrait les deux navires à l'Amirauté pour 12.000 l. st., prix auquel lui ou sa Société aurait, en un seul jour, fait le gentil petit bénéfice de 8.760 l. st.

Le 1er août, la guerre commença entre l'Allemagne et la Russie. Ces transactions entre les deux Compagnies, quel que soit leur effet, eurent lieu ce jour-là, et il est tout à fait indifférent de savoir si elles ont eu lieu après l'heure à laquelle la guerre a été déclarée ou avant, elles ont eu lieu en tout cas alors que la guerre était imminente. La guerre n'a pas été déclarée entre l'Allemagne et ce pays-ci avant le 4 août; donc, à cette époque — 1er août — ce pays était neutre. Je doute fort qu'il n'y ait pas eu d'appréhension dans l'esprit de M. Gunther et je doute plus encore qu'il n'y en ait pas eu dans l'esprit de M. Schrader de Hambourg, que la guerre fût imminente à cette date entre l'Allemagne et ce pays.

Quoi qu'il en puisse être, je ne crois pas nécessaire, pour décider sur cette affaire, de montrer qu'ils ont eu dans l'esprit la probabilité de guerre entre ce pays et l'Allemagne. Le transfert, qu'on allègue avoir été opéré, était un transfert en vue d'aller à l'encontre des droits d'un belligérant imminent. La Russie ou un autre belligérant aurait eu le droit de capturer ces navires en mer s'ils étaient restés allemands. La question est de savoir si un tel transfert peut ou non être effectué de façon à faire échec au droit des belligérants à cette époque, car tel est le criterium. Bien entendu, si le transfert ne pouvait être fait, une fois la Grande Bretagne devenue belligérante, elle a le droit de saisir ces navires à leur arrivée au port, comme appartenant à un État en guerre avec elle.

Il y a trois chefs sur lesquels l'affaire peut être examinée. En premier lieu, quel que soit le résultat à attribuer exactement à ce prétendu transfert, ces navires naviguaient sous pavillon allemand le 5 août et il est invoqué que le pavillon allemand prouve leur nationalité et qu'ils doivent être considérés comme étant allemands et sujets à capture.

Il est parfaitement clair que lorsqu'un navire voyage sous un pavillon déterminé, il jouit de la protection du pays dont il porte le pavillon et, à moins qu'il n'y ait des raisons très spéciales, il est considéré comme ressortissant à cet État. Le conseil des plaignants a dit qu'il y avait une distinction à établir entre une capture en mer et une capture au port. Mais il n'importe à aucun degré que le pavillon flotte actuellement et soit hissé au mât. La question est de savoir quel est le pavillon que le navire était en droit d'arborer et, d'après moi, il n'y a aucune différence sur ce point entre un navire capturé en mer et un navire saisi dans un port. La règle de droit, interprétée en ce sens que la nationalité d'un navire dépend de son pavillon, a été adoptée dans la Déclaration de Londres par les parties qui ont donné leur assentiment à cette Déclaration. Il est dit, au début de la Déclaration, que les règles qu'elle énonce correspondent en substance aux principes généraux reconnus du Droit international.

L'article 57 de la Déclaration de Londres dit : « Sous réserve des dispositions relatives au transfert de pavillon, le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter ».

Au sujet de cet article, il y a un commentaire intéressant de M. Renault qui s'exprime ainsi : « Le principe est donc que le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter. C'est une règle simple qui paraît bien répondre à la situation spéciale des navires, si on les compare aux autres biens meubles et notamment aux marchandises. A plus d'un point de vue, ils ont une sorte d'individualité; notamment ils ont une nationalité, un caractère national. Cette nationalité est manifestée par le droit de pavillon; elle place les navires sous la protection et le contrôle de l'État dont ils relèvent; elle les soumet à la souveraineté et aux lois de cet État et, le cas échéant, à ses réquisitions. C'est là le criterium le plus sûr que le navire est bien un des éléments de la force maritime marchande d'un pays et, par conséquent, le meilleur criterium pour déterminer s'il est neutre ou ennemi. Aussi convient-il de s'y attacher

exclusivement et d'écarter ce qui se rattache à la personnalité du propriétaire ».

Le pavillon que ces navires étaient en droit d'arborer au moment de leur capture était le pavillon allemand et ils ne pouvaient pas à cette époque, l'auraient-ils jamais pu pendant la guerre, avoir le droit d'arborer le pavillon anglais. Donc, s'il n'y avait rien d'autre dans l'espèce, je pense que le fait que ces navires arboraient le pavillon allemand est suffisant pour les rendre sujets à capture comme prises.

Le second chef sous lequel l'affaire peut être envisagée a été discuté des deux côtés de la barre, étant de savoir si ces transferts ont été effectués *bona fide*, et je suis arrivé à cette conclusion qu'ils ne le furent pas. S'il était nécessaire de décider ce point — je ne crois pas qu'il le soit puisque le caractère incomplet du transfert constitue une réponse suffisante — je ne pourrais pas arriver à croire que ce fut un transfert *bona fide* de la propriété. Il n'était guère plus que ceci : « Nous vous comprenons et vous nous comprenez, nos Sociétés sont mutuellement d'accord. Nous, en Allemagne, possédons les 9/10e des actions de la Compagnie anglaise; si la guerre éclate, quels que soient les belligérants, laissons ces navires être appelés navires anglais ». Je pense que telle est la véritable substance de la transaction. En dehors de cela, on exige beaucoup plus pour transférer un navire en transit lorsque la guerre a été déclarée ou même lorsqu'elle est imminente qu'il n'a été fait dans ces cas.

Ces questions, naturellement, ont été souvent examinées dans les Cours des Prises, mais je veux seulement me référer à deux cas ayant trait à cette question du transfert de propriété lorsque le navire est en haute mer. Le premier cas traite du principe en général, bien qu'il concerne la cargaison et non le navire. C'est le cas du *Jan Frederick* [1804] (5, C. Rob., 128; 1, Eng. P. C , 434) où Lord Stowell disait : « Comme je l'ai déjà observé, il a été décidé, dans deux ou trois cas, qu'un transfert peut avoir lieu *in transitu* quand il n'y a pas état de guerre actuel ni aucune perspective de guerre se mêlant à la transaction des parties : mais en temps de guerre, c'est prohibé comme contrat vicié, parce qu'il y a une fraude aux droits des belligérants non seulement dans la transaction particulière mais dans la grande facilité qu'elle introduit nécessairement d'éluder ces droits sans possibilité d'être découverte. C'est une voie qui, en temps de guerre, doit être fermée car bien que d'honnêtes gens puissent être appelés à y entrer avec les intentions les plus innocentes, la plus grande partie de ceux qui y passent en useraient seulement dans de sinistres desseins et en vue de faire fraude aux droits du belligérant. Ceci, cependant, n'est pas un contrat conclu en temps de guerre et en conséquence une question importante se pose. Est-ce que le fait d'envisager la probabilité de guerre aura le même effet de vicier ces contrats que l'état de guerre? On ne peut pas dire que tous les engagements à l'approche de la guerre, dans lesquels la spéculation de guerre peut entrer, comme par exemple à l'égard du prix, soient de ce fait sans valeur. Le fait d'envisager la probabilité de guerre doit, sans aucun doute, être entendu dans un sens plus restrictif. Mais si la considération de la pro-

babilité de guerre conduit immédiatement au transfert et devient la base d'un contrat qui, sans cela, n'aurait pas été conclu par le vendeur, et si l'on sait qu'il en est ainsi dans l'esprit de l'acheteur bien qu'en ce qui le concerne il puisse y avoir encore d'autres motifs concurrents comme dans le cas du *Rendsborg* [1802] (4, C. Rob., 121), un tel contrat ne peut pas être tenu pour valable, d'après le même principe qui fait invalider un transfert *in transitu* en temps de guerre. Le motif peut, en vérité, être difficilement prouvé ; mais ce sera la difficulté des cas particuliers. En supposant établi le fait qu'il s'agit d'une vente conclue sous une nécessité admise résultant d'une certaine attente de la guerre, que c'est une vente de marchandises qui ne sont pas en la possession du vendeur, et dans un pays où elles ne pourraient, pendant la guerre, être légalement transférées, en raison de la fraude aux droits des belligérants, je ne puis que penser que cette même fraude est commise contre le belligérant, non pas certes comme belligérant actuel, mais comme devant le devenir, selon l'attente des parties contractantes, avant l'arrivée de la propriété qui fait l'objet de leur entente. La nature des deux contrats est identiquement la même, étant également de protéger la propriété contre la capture de guerre — non pas certes dans l'un et l'autre cas contre la capture au moment où le contrat a été conclu, mais contre le danger de capture lorsqu'il est probable qu'il va se produire. L'objet est le même dans les deux cas : prendre une garantie contre la même crise ; en d'autres termes, les deux contrats ont été conclus dans le même but d'éluder un droit du belligérant, présent ou éventuel. Les deux contrats sont également conclus *animo fraudandi* et sont, à mon avis, soumis à bon droit à la même règle ».

Il est parfaitement clair, d'après les faits de la présente affaire et d'après ce qui résulte de la correspondance, que l'origine de la transaction qui a donné lieu au transfert des navires était le désir de faire échec aux droits des belligérants si la guerre, qui était alors imminente, devenait effective comme il arriva quelques heures après. Le passage du jugement de Lord Stowell que j'ai lu s'adapte donc autant qu'il est possible aux circonstances de cette affaire.

Dans l'autre cas, celui du *Baltica* (11 Moore P. C. 141; 2 Eng. P. C. 628), l'objet considéré était, comme je l'ai dit, non la cargaison, mais le navire lui-même. La décision dans cette affaire fut que la vente était valable, mais les principes généraux sont complètement exposés par Lord Kingsdown (alors le Right-Hon. T. Pemberton Leigh) dans son jugement. Il dit : « La règle générale ne laisse pas de doute. Un neutre, lorsqu'une guerre est imminente ou alors qu'elle a commencé, est libre d'acquérir des marchandises ou des navires (qui ne sont pas des navires de guerre) de l'un ou l'autre belligérant et l'achat est valable, que l'objet se trouve en port neutre ou dans un port ennemi. En temps de paix, sans perspective de guerre, tout transfert qui est suffisant pour le transfert de la propriété entre vendeur et acheteur, est valable aussi contre un capteur si la guerre éclate ensuite d'une façon inattendue. Mais, en cas de guerre, soit existante soit imminente, cette règle est sujette à interprétation et il a été décidé qu'en

pareil cas un simple transfert par document, qui eût été suffisant pour lier les parties n'est pas suffisant pour changer la propriété à l'encontre des capteurs, aussi longtemps que le navire ou les marchandises restent *in transitu.* A l'égard de ces principes, il n'est pas à la connaissance de leurs Seigneuries qu'il soit possible de soulever une controverse. »

Telles sont les règles familières aux Cours des Prises britanniques établies par toutes les autorités et elles ont été condensées et exprimées, principalement d'après les décisions de Lord Stowell, par M. le juge Story dans ses *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*, ouvrage qui a été choisi par le gouvernement britannique pour l'usage de ses officiers de marine, comme le meilleur code d'instruction sur le droit des prises. Les passages visés se trouvent aux pages 63 et 64 de cet ouvrage. La seule question de droit qui puisse être soulevée dans ce cas n'est pas de savoir si un transfert de navire ou de marchandise *in transitu* est sans efficacité pour changer la propriété, aussi longtemps que l'état de *transitus* dure, mais combien de temps cet état continue, quand et par quels moyens il prend fin.

Lord Kingsdown discuta ensuite les raisons sur lesquelles le principe est basé et dit : « Il semble n'y avoir que deux motifs de distinction. L'un est que, lorsqu'un navire est en mer, le titre d'acquisition ne peut pas être complété par la livraison effective du navire ou des marchandises; l'autre est que le navire et les marchandises, ayant couru le risque de capture en prenant la mer, ne sont pas autorisés, jusqu'à la fin du voyage, à éluder le droit de capture déjà né au profit des puissances belligérantes. Le premier, toutefois, semble être le véritable motif sur lequel la règle s'appuie. Il est si probable que de telles transactions en temps de guerre, ou en vue d'une guerre, sont purement spécieuses, conclues dans le but de tromper ou de frauder les capteurs, les difficultés de déjouer les fraudes si de simples papiers de transfert sont tenus pour suffisants sont si grandes, que les Cours ont posé en règle générale que de tels transferts, sans livraison effective, seront insuffisants et que, pour faire échec aux capteurs, la possession, tout comme la propriété, doit être changée avant la saisie. Il est vrai qu'en un sens, le navire et les marchandises peuvent être dits *in transitu* jusqu'à ce qu'ils aient atteint leur port originaire de destination; mais leurs Seigneuries n'ont pas trouvé de cas où le transfert ait été considéré comme inopérant après la livraison effective du bien au propriétaire ».

Il est admis dans le présent cas qu'il n'y a pas eu livraison des navires; en fait, les capitaines des navires ne savaient rien de la vente et apparemment aucune instruction ne fut reçue par eux, émanant des prétendus acheteurs de Londres, jusqu'à ce que les navires aient été saisis et que les capitaines aient été internés. J'ai posé les principes qui s'appliquent. Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails de la cause pour montrer que rien ne fut réglé touchant le moment où le prix d'achat serait payé et celui où l'exécution aurait lieu; et, en effet, il n'est pas indiqué qu'un arrangement suffisant ait été fait par la Compagnie anglaise pour qu'elle et non pas la

personne qui est dite avoir acheté le navire (M. Gunther) en soit devenue l'acquéreur.

Je me suis référé à l'art. 57 de la Déclaration de Londres, qui vise les effets du pavillon. Je veux maintenant examiner brièvement les vues adoptées dans la Déclaration de Londres sur ce qu'était le Droit international concernant le transfert d'un navire ennemi sous pavillon neutre. Il y a deux articles dans la Déclaration de Londres, l'un concernant un transfert effectué avant et l'autre un transfert effectué après l'ouverture des hostilités.

L'art. 55 dispose : « Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi effectué avant l'ouverture des hostilités est valable à moins qu'il soit établi que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. Il y a néanmoins présomption de nullité si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités; la preuve contraire est admise.

« Il y a présomption absolue de validité d'un transfert effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet, conforme à la législation des pays intéressés, et s'il a cet effet que le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi ne restent pas entre les mêmes mains qu'avant le transfert. Toutefois, si le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités et si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, la saisie du navire ne pourra donner lieu à des dommages et intérêts ».

L'art. 56 dispose : « Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué après l'ouverture des hostilités, est nul, à moins qu'il soit établi que ce transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi.

« Toutefois, il y a présomption absolue de nullité :

« 1° Si le transfert a été effectué pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué.

« 2° S'il y a faculté de réméré ou de retour.

« 3° Si les conditions auxquelles est soumis le droit de pavillon d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées ».

En dehors de la Déclaration de Londres et quelle que soit la modification qu'elle puisse apporter au Droit international, ces périodes artificielles de temps qui ont été admises par les diverses nations — notamment 30 et 60 jours — ne peuvent être trouvées dans aucune décision d'une Cour des Prises de n'importe quelle nation. Ce sont des périodes conventionnelles. Je me réfère cependant aux articles 55 et 56 pour démontrer : d'abord, que la base de toute l'affaire doit être que le transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences auxquelles le navire ennemi supposé transféré aurait été exposé par l'action d'un belligérant; secondement, qu'en tout cas, même après un laps de temps comme 30 jours, la transaction aurait du être complétée, non pas seulement par l'échange de lettres et de télégrammes, mais par des documents formels nécessaires à la complète exécution du titre. Dans le cas actuel, il y a absence de tels documents.

Je suis donc arrivé à cette conclusion, sans aucun doute, que ce prétendu transfert n'est pas valable et que, malgré les transactions intervenues entre les deux Compagnies ou les deux directeurs, ces navires restent, à tous égards concernant la Cour des Prises, des navires allemands. En tant que le conseil des plaignants a soulevé le point, je noterai, en passant, que les dispositions concernant l'époque où le changement de propriété intervient, qui sont assez difficiles à déterminer au regard de la loi municipale, ne sont pas regardées comme étant également concluantes, ou même ne sont pas du tout prises en considération lorsqu'une Cour des Prises est appelée à déterminer quel était le caractère d'un navire à une époque donnée. Il est parfaitement clair, dans bien des cas, que navires et cargaisons qui peuvent être dits transférés selon la loi municipale seront sujets à saisie et à capture selon le droit des prises. Ces règles d'ordre technique concernant la transmission de la propriété ne sont pas admises comme obligatoires pour la Cour des Prises. Elles ont été plutôt traitées comme un rideau de gaze qui peut être écarté et la Cour des Prises considère les caractères essentiels de toute transaction et s'efforce d'arriver jusqu'aux réalités de l'espèce.

Le troisième aspect de l'affaire que je veux mentionner, mais sur lequel je ne suis pas appelé à prononcer une décision, est celui-ci : Il ne peut pas être admis, même en supposant que je sois favorable aux plaignants sur les deux premiers points, — c'est-à-dire même si la Compagnie anglaise était devenue acheteur — que je déciderais que ces navires échappaient à la saisie.

Les deux Compagnies, l'allemande et l'anglaise, étaient très intimement liées. La Compagnie anglaise ne comptait que cinq actionnaires. C'étaient Mr. Rudolph Schrader (le directeur en Allemagne, qui affectait de vendre les navires) et sa femme, M. Gunther et sa femme, et la Compagnie allemande elle-même qui possédait 4.500 actions sur 5.001 actions de la Compagnie anglaise; c'est-à-dire que les 9/10 des actions étaient entre les mains de la Compagnie allemande et qu'il n'y avait pas dans la Compagnie anglaise un seul actionnaire de nationalité anglaise. En fait, ils étaient tous citoyens allemands.

La règle de notre loi municipale est qu'aucun étranger ne peut posséder de parts d'un navire anglais. Ceci est dit dans le *Merchant Shipping Act* de 1894. Il n'est pas douteux qu'une Compagnie enregistrée dans ce pays conformément aux *Companies Acts,* est une entité distincte et qu'une telle Compagnie peut posséder un navire. Mais qu'une Compagnie composée entièrement d'étrangers puisse posséder un navire anglais, c'est une question qui peut-être n'a jamais été soulevée et qui, par conséquent, n'a jamais été tranchée. Je ne siège pas ici aujourd'hui pour m'occuper de loi municipale et en conséquence je ne suis pas appelé à trancher cette question; mais je ne prétends pas nier la faculté pour la Cour des Prises de dire, en regardant la réalité des faits, qu'une fois le transfert accompli et les actionnaires de la Compagnie anglaise devenus acheteurs, ces navires ne devaient pas être considérés comme étant des navires allemands. Je ne décide pas cette question mais, en tant qu'elle a été discutée, j'ai cru désirable d'exprimer l'opinion que je prends sur ce point.

En conséquence, la plainte de la Compagnie doit être rejetée et j'ordonne, comme dans le cas du *Chile* (1914) (1) la détention des navires *Tommi* et *Rothersand.*

Du 15 octobre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'avocat du Trésor pour le Procureur général ; W. R. J. Hickman pour les plaignants.

6

Haute Cour de Justice
Cour d'Amirauté (en matière de prises), 29 octobre 1914

Preuve ; Bateau de pêche côtière, Immunité de capture ; Navire de grande pêche, capture ; Convention de La Haye.

La Cour des prises n'est pas liée par les mêmes règles de preuve que les autres Cours ;

Elle peut, au contraire, accueillir tout élément de preuve qui lui est présenté.

Selon le droit international, les bateaux de pêche côtière échappent à la capture en temps de guerre ;

Mais les navires affectés à la grande pêche y restent soumis.

L'Empire allemand peut-il réclamer le bénéfice des Conventions de La Haye ? (non résolu).

(Navire allemand *Berlin*)

Sir Samuel Evans, président.

La Couronne demande la condamnation du voilier *Berlin* et de sa cargaison, comme propriété ennemie. Aucune réclamation n'a été produite à ce sujet. Il est néanmoins nécessaire d'examiner les faits et de voir si, d'après le Droit international, le navire échappe à la capture, comme bateau de pêche. Le *Berlin*, comme il résulte des papiers du bord, était un cutter de pêche allemand de 110 tonnes, construit en 1892 et monté par un équipage de 15 hommes. Il appartenait au port d'Emden et était la propriété de la Compagnie pour la pêche du hareng d'Emden. Il avait à bord 350 barils vides, 100 barils de sel, 50 barils de harengs salés et les approvisionnements du bord en 15 barils. Il portait une chaloupe et deux tas de filets, l'un de 42, l'autre de 43 filets, deux rouleaux de câbles, une petite chaudière à vapeur et un cabestan. Le navire, d'après le livre de bord, avait été en campagne de pêche dans la mer du Nord depuis un temps considérable. Depuis le 27 juillet il pêchait le hareng, entre 55° et 58° 30 m. lat. N. et entre 1° long. E. et O. et sur des fonds de 66 à 148 mètres. Sa position, le

---

(1) Voy. *supra*, p. 1.

1er et le 2 août, telle que la donne le livre de bord était à 55° 30 lat. N. et 0°32 m. long. E, et les 4 et 5 août 58° 28 lat. N. et 0°33 m. long. E. Il se trouvait à cette époque loin dans la mer du Nord, à 100 milles environ de la côte la plus proche — en l'espèce la Grande Bretagne — et à 500 milles environ de son port d'attache et de la côte allemande.

Il fut amené au port de Wick de bon matin le 6 août par le vapeur *Ailsa* et remis au Chef de la Douane qui le retint comme prise capturée en mer.

Il n'y a pas de preuve directe au sens légal, selon l'usage des Cours de justice de notre pays, touchant sa capture par un navire de Sa Majesté, le lieu et le temps de ladite capture. Il a été rapporté à l'officier du vapeur *Ailsa* qu'il avait été capturé par le bâtiment de S. M. *Princess Royal* et par cet officier que le navire avait été remis par le commandant à l'*Ailsa* pour être conduit au port de Wick. J'ai vu un rapport confidentiel de capture, officiellement rédigé par le commandant du bâtiment de S. M. *Princess Royal*, et il apparaît que les nécessités de la guerre l'ont obligé à ordonner à l'*Ailsa* de conduire de sa part à Wick le navire capturé. Il apparaît aussi que la capture a eu lieu le 5 août à 11 h. 30 avant midi. J'aurais, en dehors de ceci, présumé que la capture n'avait pas eu lieu avant que la guerre n'eût été déclarée le 4 août (11 h. après-midi). Quand la capture eût lieu, le navire se trouvait dans la mer du Nord, dans la position que j'ai approximativement indiquée.

Il eût été convenable, puisque le bateau de guerre ne pouvait pas conduire sa prise au port ni y faire monter un équipage de prise à cet effet, que le commandant enregistrât le moment et le lieu de la capture sur le livre de bord du navire, ou qu'il fît une déclaration en présence du capitaine du navire, ce qui eût atténué les objections dues à l'absence de preuve légale directe. Mais, heureusement, dans cette Cour je suis autorisé à agir sur d'autres preuves ou renseignements et d'en tirer des inductions d'après lesquelles la Cour peut juger sûr et juste d'agir. Des juges éminents (parmi lesquels Lord Russell de Killowen) ont fait des commentaires sur les caractères techniques de quelques-unes des règles de preuve devant nos Cours de justice, et si admirables et complets qu'ils soient dans l'ensemble, il semble que quelques-uns d'entre eux tendent à exclure des faits qu'il serait avantageux, pour l'administration de la justice, de faire connaître à la Cour. Quoi qu'il en soit, la Cour des Prises n'est pas liée par des limites aussi étroites que nos Cours municipales. Sur ce point, le Dr Lushington énonce la pratique comme suit :

« En ce qui concerne la preuve à produire devant les Cours d'Amirauté en matière de blocus, et je puis dire même pour toutes affaires de prises, je crois que la pratique a été de ne pas faire d'objections à l'admissibilité de la preuve offerte, mais de recevoir tout ce qui peut être présenté; et certainement nous avons dans ce cas la liberté d'admettre les preuves de toute nature et de toute description qui peuvent être soumises à l'appréciation de la Cour.

« Je crois que, autant que je sache, cette pratique générale de la Cour a été adoptée pour plusieurs raisons. D'abord parce que la Cour des prises,

n'étant pas une juridiction municipale mais un tribunal pour l'application du droit public, n'était pas limitée, à l'égard de la preuve, par les règles qui sont applicables à des questions relevant de la loi municipale.

« Secondement, il eût été très difficile, même si cela est possible, d'établir des règles de preuve, parce que cette Cour, ayant à s'occuper des transactions des différentes nations, ne pourrait jamais établir un code en conformité avec leurs règles diverses et, par conséquent, des injustices pourraient se produire en excluant, à l'égard des transactions auxquelles ces nations sont intéressées, des preuves reconnues par elles-mêmes.

« Troisièmement, à cause de la difficulté extrême de se procurer ce que nous avons coutume d'appeler la meilleure preuve, lorsque celle-ci doit être tirée de pays éloignés.

« Quatrièmement, bien que la Cour puisse tout recevoir, elle formera son jugement, suivant les circonstances de la cause, d'après l'importance à attribuer à chaque sorte de preuve; elle n'est pas supposée sujette à l'erreur d'accorder une importance injustifiée à une preuve quelconque, simplement parce qu'elle ne l'exclut pas ». *Franciska* [1855] (Spinks 111, 137; 2 Eng. P. C. 346, 394). »

J'ai posé les conclusions de fait auxquelles je suis arrivé dans le cas présent. La question est maintenant de savoir si ce navire est exempt de capture comme bateau de pêche côtière.

L'historique, jusqu'à l'année 1899, des pratiques diverses dans ce pays et dans les autres, touchant l'exemption de capture en temps de guerre des navires se livrant à la pêche côtière, a été donné par la Cour Suprême des États-Unis d'Amérique dans l'affaire du *Paquete Habana* et du *Lola* [1900] (175 U. S. 677; 189 U. S. 453; Pitt Cobbett, *Leading Cases on International Law.*, Part. I, p. 1). Le jugement de la Cour a été rendu par M. le juge Gray. Il est plein de documentation, de science et d'intérêt historique.

Un semblable résumé étudié et complet est utile dans ce jugement, mais essayer d'accomplir une telle tâche serait de ma part un travail superflu. Les conclusions posées par M. le juge Gray, qui forment le jugement de la majorité de la Cour suprême (175 U. S., p. 708), sont les suivantes : « L'examen des précédents et des autorités sur ce sujet nous démontre abondamment qu'actuellement, du consentement général des nations civilisées du monde et indépendamment de tout traité formel ou d'autre acte public, il y a une règle établie de Droit international, basée sur des considérations d'humanité envers une classe pauvre et laborieuse d'hommes et sur la convenance mutuelle des nations belligérantes, que les bateaux de pêche côtière, avec leurs agrès et approvisionnements, cargaisons et équipages, non armés et poursuivant honnêtement leurs opérations pacifiques consistant à pêcher et à ramener le poisson frais, sont exempts de capture comme prise de guerre. Cette exemption ne s'applique pas naturellement aux pêcheurs côtiers ou à leurs bateaux s'ils sont employés dans des buts de guerre ou de façon à donner de l'aide ou des renseignements à l'ennemi, ni lorsque les opérations navales ou militaires créent une nécessité à laquelle tous les intérêts privés doivent se soumettre. Cette exemption n'a

pas été étendue aux bateaux ou navires employés en haute mer à la pêche des baleines ou des phoques, de la morue ou d'autres poissons qui ne sont pas amenés frais sur le marché mais sont salés ou autrement conservés et constituent un article régulier de commerce. Cette règle de Droit international est une de celles que les Cours des prises, appliquant le Droit international, sont obligées de prendre en considération et d'appliquer, en l'absence de tout traité ou autre acte public de leur propre gouvernement sur cet objet ».

Depuis que ce jugement a été rendu, la question a été examinée par le Japon dans son Règlement sur les Prises et dans les décisions de sa Cour des Prises, et elle fait l'objet d'une des Conventions de La Haye de 1907.

L'article 35 du règlement japonais concernant les captures en mer, qui est entré en vigueur le 15 mars 1904, dispose ce qui suit :

« Tout navire ennemi doit être capturé. Toutefois, les navires appartenant à l'une des catégories suivantes seront exempts de capture s'il est certain qu'ils sont uniquement employés à l'industrie ou entreprise à laquelle ils sont affectés :

(1) Navires employés à la pêche côtière ;

(2) Navires voyageant dans un but scientifique, philanthropique ou religieux ;

(3) Bateaux-feux et bâtiments au service d'un phare ;

(4) Navires employés pour l'échange des prisonniers ».

Dans le cas du *Michael* [1905] (*Russian and Japanese Prize Cases*, 1913, t. II, p. 80), jugé par la Cour des Prises japonaise qui se référa à ce qui est considéré comme bateau de grande pêche, on prétendait que : « (5) Le navire, quoique bateau de grande pêche, ne se livrait pas à des opérations défendues en temps de guerre, ne portait pas de contrebande de guerre et, en conséquence, étant innocent, devait être relâché en conformité avec l'intention d'exempter de capture les petits bateaux de pêche côtière ». Sur ce point, la décision de la Cour est la suivante : « Les plaignants demandent que le navire soit relâché en conformité avec l'intention d'exempter de capture les petits bateaux de pêche côtière, mais l'usage du Droit international, en vertu duquel les petits bateaux de pêche côtière ne sont pas capturés, résulte seulement du désir de ne pas semer la misère sur de pauvres gens qui ne participent pas à la guerre et ce principe ne peut pas être étendu à un navire comme le *Michael* qui était la propriété d'une Compagnie et faisait la pêche en haute mer ».

Le point n'a pas été soulevé devant la Cour suprême des Prises (Cour d'appel). De même dans le cas de l'*Alexander* [1905] (*Russian and Japanese Prize Cases*, t. II, p. 86), la Cour prononça comme suit : « Il est aussi prétendu par les plaignants que le navire doit être relâché en conformité avec l'intention d'exempter de capture les petits bateaux de pêche côtière, mais l'usage du Droit international, en vertu duquel les petits bateaux de pêche côtière ne sont pas capturés, résulte seulement du désir de ne pas semer la misère sur de pauvres gens qui ne participent pas à la guerre et ne peut évidemment être étendu à un navire comme l'*Alexander* qui était la pro-

priété d'une Compagnie et, qui, en outre, faisait la pêche en haute mer ».

En appel, un des motifs d'appel était : « Le raisonnement de la décision dont est appel d'après lequel, comme l'exemption de capture des petits bateaux de pêche cotière résulte exclusivement du désir de ne pas semer la misère sur de pauvres gens qui ne participent pas à la guerre, cette exemption ne pourrait donc pas être étendue à un navire comme l'*Alexander* qui pêchait en haute mer, démontre que le point de vue des plaignants n'a pas été compris. Ce que les plaignants désiraient, c'était que la Cour Impériale des Prises, à la lumière des développements récents du Droit international, n'adhérât pas aux anciens usages, mais créât de nouveaux précédents ».

Sur quoi la Cour décida par cette formule un peu recherchée : « Les appelants désirent donc qu'un précédent nouveau soit établi, à la lumière des développements récents du Droit international, en exemptant de capture un navire qui, dans le cas présent, était occupé à la pêche en haute mer... La requête des plaignants qu'un nouveau précédent soit créé par l'exemption de capture d'un bâteau pêchant en haute mer n'est rien de plus que la simple expression de leurs espérances, et le second motif d'appel est donc mal fondé ».

Je ne me propose pas de décider, dans le cas actuellement soumis à la Cour, si l'Empire allemand ou ses nationaux ont le droit, dans les circonstances de cette guerre, de réclamer le bénéfice des conventions de La Haye. Mais afin de montrer comment la doctrine dont je m'occupe a été traitée par les nations avec le progrès des ans et des évènements, je me refère à l'art. 3 de la Convention XI de La Haye de 1907, qui est ainsi conçu :

« Les bateaux exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale sont exempts de capture, ainsi que leurs engins, agrès, apparaux et chargement.

Cette exemption cesse de leur être applicable dès qu'ils participent d'une façon quelconque aux hostilités.

Les Puissances contractantes s'interdisent de profiter du caractère inoffensif desdits bateaux pour les employer dans un but militaire en leur conservant leur apparence pacifique ».

Je ne pense pas que dans ce pays aucune affaire ait été jugée et rapportée traitant de l'immunité de ces navires comme une règle de Droit international : voyez les affaires du *Young Jacob and Johanna* (1 C. Rob. 20), et du *Liesbet van den Toll* [1804] (5 C. Rob. 283; 1 Eng. P. C. 479). Mais, un siècle s'étant écoulé, mon opinion est qu'on a vu s'établir suffisamment la doctrine et la coutume de Droit international selon lesquelles les bateaux de pêche, exerçant leur industrie près ou à proximité des côtes (non pas nécessairement dans les eaux territoriales) et au moyen desquels les gens courageux qui les montent gagnent leur vie, ne sont pas sujets à capture en temps de guerre aussi longtemps qu'ils se bornent au travail pacifique que comporte exactement leur industrie. La base de cette doctrine est énoncée dans Hall, *International Law* (6e éd., p. 446), comme suit : « Il est indiscutable que la pêche côtière est le seul moyen d'existence d'un grand nombre de familles aussi inoffensives que les cultivateurs du sol ou

les ouvriers et que la saisie de bateaux, alors qu'elle impose une souffrance extrême à leurs propriétaires, est, comme mesure d'application générale, complètement inefficace contre l'Etat ennemi ».

La règle est formulée par Westlake (*International Law*, IIe partie, Guerre, p. 155) dans ces termes :

« *Pêcheries côtières.* Échappent à la capture basée sur le fait d'être ennemis ou propriété ennemie, mais non à la capture et à la condamnation pour rupture de blocus, les hommes, navires et engins employés à la pêche côtière, leurs chargements de poissons frais y compris le poisson conservé vivant, à destination du marché, aussi longtemps que les hommes et les bateaux ne sont pas engagés dans une opération de guerre — en y comprenant les patrouilles, l'échange de signaux avec les forces de leur parti, le transport d'armes — aussi longtemps donc que, d'après l'opinion du gouvernement ennemi ou de ses officiers de marine, ils ne paraissent pas engagés dans quelque opération de guerre ».

Et il ajoute : « Si l'opinion ici visée est seulement celle des officiers de marine intéressés, la Cour des prises à qui les captures sont soumises prononcera la libération, à moins que l'intention belliqueuse ne soit prouvée d'une façon satisfaisante ; mais si les captures sont faites en exécution de l'ordre du gouvernement, la Cour des Prises, en l'absence de quelque chose de contraire à la Constitution du pays, sera liée par un tel ordre comme émanant de l'autorité à laquelle elle est soumise ».

Il est manifeste que, dans le développement actuel de la guerre navale, de tels navires, peuvent, sans difficulté et dans un grand secret, être employés de différentes manières pour aider l'ennemi. S'ils le sont, l'immunité disparaîtra et il sera permis aux autorités navales de la Couronne d'exclure de cette immunité tous les navires de ce genre s'il y a des raisons de croire que certains d'entre eux ont été utilisés pour aider l'ennemi. Et ceci semble être le sens dans lequel le deuxième paragraphe de l'art. 3 de la Convention de La Haye ci-dessus visée doit être entendu.

En ce qui concerne le *Berlin*, je suis d'avis qu'il ne rentre pas dans la catégorie des bateaux de pêche côtière ayant droit à l'immunité de capture ; au contraire, je tiens qu'en raison de ses dimensions, de son équipement et de son voyage, il était un navire de grande pêche engagé dans une entreprise commerciale faisant partie du commerce de l'ennemi et que, comme tel, il pouvait être et fut à bon droit capturé comme prise de guerre. Je prononce donc la condamnation du navire et de sa cargaison et j'en ordonne la vente.

Du 29 octobre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : l'avocat du Trésor.

7

Cour royale de Sainte-Lucie (en matière de prises), 30 octobre 1914

Navire neutre transportant de la contrebande de guerre, Ignorance des propriétaires du navire, Confiscation du navire; Article 40 de la Déclaration de Londres, Travaux préparatoires, Interprétation.

Un navire neutre, dont toute la cargaison est de la contrebande de guerre destinée aux forces armées de l'ennemi, est confiscable, sans qu'il y ait à rechercher si les propriétaires du navire ont connu cette destination;

Et telle est l'interprétation à donner à l'article 40 de la Déclaration de Londres éclairé par les discussions qui ont précédé sa rédaction.

(Navire américain *Lorenzo*)

Coller C. J. :

Ce navire marchand, propriété de la New-York and Porto Rico Steamship C°, avait été affréte par la Hamburg Amerika Linie, ostensiblement dans le but de transporter du charbon et des provisions à un consignataire non dénommé à Buenos-Ayres. Les papiers du bord étaient des plus sommaires, mais la clause pénale de la charte-partie était d'une ampleur inusitée; elle stipulait que si pour une raison quelconque, y compris les risques de guerre, les affréteurs ne restituaient pas le navire aux propriétaires à l'expiration du temps spécifié dans la charte-partie, ils auraient à payer la somme de 350.000 dollars. Le *Lorenzo* quitta New-York le 6 août et fut saisi le 10 septembre par le *Berwick* de la flotte de S. M. Il se trouvait alors à environ 200 milles au S.-E. des Barbades et à 350 milles en dehors de sa route normale.

Les affréteurs avaient le droit de désigner un subrécargue ayant mission de s'assurer que le voyage était effectué le plus rapidement possible. Ils désignèrent Félix Seffner lieutenant de la réserve navale allemande, qui veilla immédiatement à ce que le voyage ne fût pas effectué du tout. A peine le pilote débarqué à la hauteur de Sandy Hook, Seffner informait le capitaine que la destination réelle n'était pas Buenos-Ayres, mais un point à 50 mille à l'ouest de Plana Cays. La route fut changée en conséquence et le point fut atteint six jours après le départ de New-York. A l'arrivée, on aperçut le *Thor* et, peu après, le *Spreewald* et le *Neckar*, tous ayant évidemment la même destination vague et probablement le même objet en vue. Il apparut à ce moment au capitaine que cela pouvait bien être un rendez-vous qui n'était pas entièrement étranger à la guerre. Il navigua, allant et venant, tantôt vite, tantôt lentement, et les trois autres vapeurs firent de même, attendant, comme il a été dit, des ordres ultérieurs.

Le but précis de cette manœuvre fut suffisamment dévoilé le second jour

après l'arrivée, quand Seffner informa le troisième officier, sur la passerelle, en présence du capitaine, que le *Karlsruhe* était attendu dans la nuit et qu'il devait le guetter attentivement; ce navire se signalerait par un projecteur et montrerait le D en Morse. Toutefois, aucun croiseur allemand ne vint et le *Lorenzo* continua à naviguer, allant et venant, en compagnie des trois autres jusqu'à ce que, le 15e jour, un autre paquebot de la Hamburg Amerika, le *Président* survint et leur donna l'ordre d'aller à l'autre rendez-vous, où le *Lorenzo* fut ultérieurement capturé.

Là, pendant huit jours, ils reprirent leur pélerinage, évitant soigneusement la curiosité des navires qui passaient, jusqu'à l'arrivée du *Berwick* de la flotte de S. M. qui mit fin brusquement à l'aventure.

En présence de ces faits, je n'ai aucune hésitation à condamner la cargaison que personne ne réclame. Mais les propriétaires réclament le navire pour la raison qu'ils ne savaient ni ne soupçonnaient que le *Lorenzo* dût être employé à transporter de la contrebande ou une autre cargaison destinée à des navires de guerre allemands ou à un service non neutre, qu'ils n'auraient pas consenti à un tel emploi et qu'ils ont signé un affidavit à cet effet. La question qui se présente est donc celle-ci : l'absence de complicité de la part des propriétaires affecte-t-elle d'une façon quelconque la responsabilité du navire?

La condamnation d'un navire pour transport de contrebande est maintenant régie par l'art. 40 de la Déclaration de Londres, à laquelle, sous certaines modifications, Sa Majesté a adhéré pour les besoins de la guerre actuelle. Il est ainsi conçu : « La confiscation du navire transportant de la contrebande est permise, si cette contrebande forme, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, plus de la moitié de la cargaison ». Le conseil des réclamants attache une grande importance à l'emploi de l'expression « est permise » au lieu d'une expression impérative, soutenant que celle-là se réfère délibérément à la présence ou à l'absence de complicité. Le commentaire officiel n'apporte aucune clarté sur ce point spécial. Mais j'ai appris dans cette colonie que, pour l'interprétation d'un code, on peut avoir recours aux discussions des rédacteurs de ce code, qui, à la différence des membres du Parlement, sont supposés avoir une connaissance parfaite des questions qu'ils discutent. En lisant les *Proceedings of the International Naval Conference*, l'intention devient claire à la raison.

Le problème, au début, était de savoir si la condamnation d'un navire pour transport de contrebande devait être déterminée : 1° par la proportion de contrebande dans l'ensemble de la cargaison; 2° par la connaissance coupable, réelle ou présumée, du propriétaire, capitaine ou affréteur; ou 3° par quelque combinaison de ces deux éléments. Dans le rapport de la commission, page 311, il est dit que des considérations pratiques l'ont amenée à la conclusion que la notion de complicité ne présente pas un criterium certain et qu'elle a été en conséquence obligée de s'attacher seulement à la proportion de contrebande dans l'ensemble de la cargaison. Il s'ensuit donc que l'article 40 joue automatiquement. Lorsque plus de la

moitié du chargement d'un navire neutre est contrebande, le navire est de bonne prise pour les capteurs. Ce résultat, en tout cas, permet aux armateurs neutres de connaître exactement leur situation; celui d'entre eux qui est sage obtiendra une indemnité adéquate de ses affréteurs, de sorte que, si le navire est employé à un service non neutre, sa situation sera aussi assurée que l'est aujourd'hui celle des propriétaires du *Lorenzo*.

En conséquence, il n'est pas nécessaire pour moi de préciser le degré de crédit à attacher à l'affidavit du propriétaire ni de prendre en considération si le service rendu ou que l'on pensait devoir être rendu, constituait une plus grave infraction à la neutralité qu'un simple transport de contrebande. Il suffit, à l'égard de cette réclamation, que l'entier chargement du *Lorenzo* fût contrebande, consistant en charbon et en provisions destinés aux forces armées de l'ennemi.

Le navire doit être condamné. L'ordre habituel sera donné pour la mise à prix et la vente; la vente sera faite aux enchères publiques ou par contrat privé suivant ce que décidera la Cour ou le juge.

Du 30 octobre 1914. — Cour royale de Sainte-Lucie (en matière de prises). — Coller, C. J., président. — Avocats : Drysdale pour la Couronne; Degazon et Palmer pour les réclamants.

8

Cour royale de Sainte-Lucie (en matière de prises), 30 octobre 1914

Contrebande de guerre, Navire parti avant l'ouverture des hostilités, Navire non confiscable; Assistance hostile, Confiscation, Déclaration de Londres, Propriétaire de bonne foi d'un navire se livrant a l'assistance hostile, Sous-affrètement.

Un navire neutre qui a quitté un port neutre avant l'ouverture des hostilités ne peut être confisqué pour transport de contrebande de guerre.

Est sujet à confiscation pour assistance hostile le navire neutre transportant du charbon destiné à ravitailler des croiseurs ennemis selon les ordres d'un agent du gouvernement ennemi, placé à bord;

Ainsi en a décidé la Déclaration de Londres;

Cette confiscation doit être prononcée à l'égard d'un navire neutre, affrété par une compagnie neutre et sous-affrété par un agent de l'ennemi à un moment où la guerre était imminente, quand bien même le propriétaire du navire est exempt de complicité.

(Navire norvégien *Thor*)

Le vapeur norvégien *Thor*, sous-affrété par la HamburgAmerika Linie, fut capturé par le *Berwick* de la flotte de S. M. et conduit à Sainte-Lucie. Au moment de la capture il attendait un croiseur allemand pour le ravitailler en charbon. La Couronne demande qu'il soit déclaré de bonne prise pour assistance hostile.

Coller C. J. :

Le 3 août 1914, le *Thor*, vapeur norvégien, affrété par la Inter-American teamship Line, se trouvait dans le port de Newport News, Virginie. Il avait embarqué environ 2.000 tonnes de charbon, ses papiers étaient en règle et il se proposait d'appareiller ce même soir pour Fray Bentos, Uruguay. Puis du 9 au 26 août, il navigua, allant et venant à environ 50 milles à l'ouest de Plana Cays, en compagnie de deux charbonniers allemands et d'un autre charbonnier neutre affrété par une maison allemande qui tous attendaient évidemment pour effectuer un ravitaillement en charbon. De nouveau du 2 septembre au 9 septembre, date à laquelle il fut saisi par le *Berwick* de la flotte de S. M., il continuait la même manœuvre, en la même compagnie, à environ 200 milles au sud-est des Barbades, étant à ce moment à 350 milles en dehors de sa route après 35 jours de mer. Il est connu qu'il y avait des croiseurs allemands dans l'Atlantique occidental, de sorte que le but de son emploi est suffisamment manifeste. Mais quelle fut la cause d'un changement subit de plan ?

Le destin semble être intervenu sous la forme d'un subrécargue allemand nommé Weiler, sous-officier de la réserve navale allemande. Il vint à bord avec 22 tonnes de provisions et présenta au capitaine la lettre suivante de ses affréteurs : « Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons sous-affrété le vapeur pour environ trois mois à la Hamburg-Amerika Linie de New-York qui, conformément à la clause 12, enverra à votre vapeur un subrécargue dont vous aurez à suivre les instructions. Nous vous prions de faire tout votre possible dans l'intérêt de la Hamburg-Amerika Linie ; et son représentant qui accompagne le vapeur a des instructions pour vous accorder des gratifications très libérales ».

Que le capitaine ait été influencé par la perspective de ces gratifications libérales ou, comme je le crois, par le désir d'obéir à ses affréteurs, il suivit certainement les instruetions de Weiler. Pour reproduire ses propres paroles : « J'allai où le subrécargue me dit d'aller et je fis ce qu'il me dit de faire : le navire était à son entière disposition ». Il expliqua cela plus tard en disant « quant à ce qui concernait la remise de la cargaison », mais cela signifiait simplement, je crois, qu'il n'aurait pas pris une part directe aux hostilités. Le subrécargue lui ordonna d'abord de se rendre sur le premier point, puis sur le second; là il navigua, allant et venant comme il a été dit. Le subrécargue reçut le premier ordre du bureau de la Hamburg-Amerika Linie; le second lui vint d'un transatlantique de la Hamburg-Amerika par l'entremise du *Neckar*. Il est clair que ces ordres étaient les ordres du Gouvernement ennemi ; nul autre n'aurait pu déterminer le point où des croiseurs se ravitaillaient en provisions et en charbon.

Comme le *Thor* avait quitté Newport News avant la déclaration de guerre, il est exempt de confiscation pour transport de contrebande. Il est donc

nécessaire d'examiner si sa conduite constituait une assistance hostile et, dans ce but, de déterminer quelle modification a été apportée par la Déclaration de Londres au droit sur ce point.

La règle anglaise était : « Un navire neutre, affrété ou employé par un Gouvernement belligérant pour transporter une cargaison pour son compte et agissant sous les ordres ou la direction de ce Gouvernement ou de ses officiers est sujet à condamnation comme bâtiment ennemi, ainsi que la cargaison ainsi transportée ». — Affaire du *Rebecca* [1811] (2 Acton 119). La formule soumise à la Conférence était plus concise mais de même effet; elle disposait que le navire marchand « entièrement où spécialement au service du belligérant ennemi » perdait son caractère neutre. On a prétendu que l'emploi de termes aussi vagues pourrait conduire à des interprétations divergentes et la suggestion fut présentée qu'il serait préférable de spécifier les cas. Aucune objection ne fut faite, bien qu'on reconnût la difficulté de donner des exemples concrets d'un principe aussi essentiellement moderne et on fit observer qu'à l'époque de la navigation à voiles il n'y avait aucune nécessité d'affréter des charbonniers neutres. Enfin la nouvelle règle fut adoptée, dans la mesure dont il s'agit ici, sous cette forme : « Un navire neutre est sujet à confiscation... 2° Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi. 3° Lorsqu'il est affrété en totalité par le Gouvernement ennemi ».

Je confesse très respectueusement que je ne considère par ce changement comme tout à fait heureux et que je ne trouve pas la règle ainsi formulée particulièrement claire. Il eût été mieux, me semble-t-il, de dire : « S'il est affrété ou employé par le Gouvernement ennemi ou ses agents en vue d'un transport ou d'un approvisionnement ». Mais de même que le sens d'une peinture impressionniste est expliqué en se référant au catalogue, de même l'esprit du paragraphe 3 devient évident quand on lit le commentaire officiel. Ce document englobe expressément les transports dans les prévisions de ce paragraphe et ajoute ces mots : « C'est la situation des navires charbonniers qui accompagnent une flotte belligérante ». Le conseil des plaignants, dans un effort suprême, invoque qu'on ne peut accompagner une flotte lorsqu'il n'y a pas de flotte à accompagner; mais je crois que l'infraction réside plutôt dans l'intention d'agir que dans son accomplissement littéral.

En outre, dans ce cas particulier, je crois que le subrécargue a été placé à bord par le Gouvernement ennemi ou par son agent, la Hamburg-Amerika Linie.

Il s'ensuit que le *Thor* doit être condamné comme de bonne prise. La cargaison a déjà été condamnée par défaut de comparution. L'ordonnance suivra la forme déjà fixée.

Je dois ajouter un mot sur le rapport de la responsabilité avec la faute. Le propriétaire norvégien, ses agents à New-York, le capitaine et l'équipage furent évidemment exempts de complicité. Mais je ne puis pas donner crédit à l'affidavit de M. Frederick E. Hasler, pour le compte de l'affréteur. Il devait parfaitement savoir le 2 ou 3 août que la Hamburg-Amerika Linie, avait besoin de ce petit vapeur chargé de charbon pour des fins en rapport

avec la guerre alors imminente. Il obtint probablement une indemnité de ses sous-affréteurs ainsi qu'un bon prix pour les 4 mois non écoulés. Un des buts des règles du Droit international est d'empêcher que les rigueurs ne tombent sur des personnes innocentes. Si mes suspicions sont fondées elles auront leur remède dans le présent cas.

Du 30 octobre 1914. — Cour royale de Sainte Lucie (en matière de prises). — Coller, président. — Avocats : Drysdale et Brice pour la Couronne. Degazon et Palmer pour les réclamants.

9

Cour des Prises du Natal (siégeant à Durban), 3 novembre 1914

MARCHANDISES ENNEMIES SUR NAVIRE DE COMMERCE BRITANNIQUE, CONFISCATION ; SAISIE DE MARCHANDISES EFFECTUÉE PAR LE CAPITAINE D'UN NAVIRE DE COMMERCE, FRAIS, INDEMNITÉ, RÉMUNÉRATION DE CAPTURE.

Des marchandises ennemies sur navire britannique sont confiscables.

Lorsque le capitaine d'un navire de commerce anglais a procédé à la saisie, à son bord, de marchandises ennemies et les a remises à l'autorité britannique, les propriétaires dudit navire ont droit à être indemnisés des frais occasionnés par ces opérations ;

Et une rémunération à prélever sur le prix des marchandises confisquées peut être allouée au capitaine et à l'équipage du navire.

(Navire anglais *Den of Glamis*)

Le navire anglais *Den of Glamis*, affrété par la Deutsche Ost-Afrika Linie, de Hambourg, se rendait dans divers ports de la côte orientale de l'Afrique du Sud transportant des rails consignés à Dar-es-Salaam, des marchandises destinées aux navires de la flotte de guerre allemande, etc. La cargaison était confiée à un subrécargue allemand. En arrivant à Beira (Est Africain portugais), le 5 août 1914, le capitaine est informé par le consul britannique de l'ouverture de la guerre avec l'Allemagne. A ce moment, le subrécargue déserte, emportant le manifeste du navire et d'autres documents concernant la cargaison : le capitaine prend alors possession de la cargaison. Le soir du même jour, un message sans fil du contre-amiral commandant la station navale du Cap, reçu par l'intermédiaire du *Berwick Castle*, ordonne au navire de se rendre à Durban, ce qu'il fait. Une procédure de prise est ouverte contre la cargaison. Les propriétaires, le capitaine et l'équipage du *Den of Glamis* y interviennent; les propriétaires réclament la restitution des frais occasionnés par le voyage de Beira à Durban; le capitaine et l'équipage demandent une rémunération pour leur participation à la prise. En faveur de cette dernière réclamation ils invoquent qu'ils sont les capteurs et que la Cour peut allouer une rémunération aux navires capteurs : le message sans fil, à le supposer prouvé, ordonnant au *Den of Glamis* de se rendre à Durban ne constituait pas une

capture et le capitaine était libre de se rendre à Maurice, en Angleterre ou partout ailleurs. L'avocat de l'Amirauté, après avoir invoqué que le capitaine avait exécuté l'ordre donné par message sans fil et qu'il n'y avait aucun danger spécial pour le navire à se rendre à Durban, finit par reconnaître que le cas était nouveau : en général, la capture se fait par un acte bien défini du capteur qui hisse son pavillon sur le navire capturé, mais la télégraphie sans fil ajoute ici un élément nouveau : la Cour doit prendre en considération les changements résultant des inventions faites et l'ordre de l'Amiral lancé par télégraphie sans fil.

Carter J. :

Après audition des preuves ainsi que des conseils de la Couronne et des propriétaires, capitaine, officiers et équipage du navire anglais *Den of Glamis*, je décide que la cargaison et les marchandises, dans la mesure où le prétend la Couronne, ont appartenu aux ennemis de la Couronne d'Angleterre à l'époque de la capture et de leur saisie et comme tels sont sujets à confiscation. Je remarque que la saisie a été effectuée par Andrew Low, capitaine dudit navire, le 5 août 1914, dans le port neutre de Beira, à 10 heures du soir, le subrécargue ayant, vers cette heure, déserté le navire, emportant avec lui le manifeste et d'autres documents concernant le chargement; que la cargaison a été à bon droit saisie par lui et ensuite et aussitôt que possible, remise par lui aux officiers des Douanes de Sa Majesté à Durban où il n'y avait pas de Marshal de cette Cour. Le capitaine du navire réclame, pour le compte des propriétaires du navire, Charles Barrie et fils de Dundee, Écosse, sujets britanniques, la valeur du charbon, environ 1050 tonnes, se trouvant dans les soutes du navire au moment de la saisie et le frêt, les surestaries et autres dépenses relatives au voyage de retour du navire à Durban.

Le capitaine réclame en outre qu'une rémunération ou récompense lui soit accordée ainsi qu'aux officiers et à l'équipage pour avoir amené la cargaison dans un port anglais pour la remettre aux autorités.

En ce qui concerne le charbon des soutes qui a été vendu à l'arrivée du navire ici et a produit 840 l. st., il sera alloué aux propriétaires cette somme plus 62 l. st., ce qui est la moitié du prix du charbon consommé pour venir de Beira à Durban, calculé à raison de 31 l. st. par jour pour 4 jours, soit 124 l. st. En ce qui concerne les autres réclamations présentées par les propriétaires, je leur accorde 150 l. st., 4 sh., 3 d. pour frais faits dans ce port et une somme de 600 l. st. pour surestaries, ensemble 1.652 l. st., 4 sh., 3 d.

Quant à la pétition du capitaine, des officiers et de l'équipage, je suis d'avis que le service rendu du fait de la saisie de la cargaison et de la mise en route immédiate du navire sans escorte sur Durban, pour livrer la cargaison, était un service méritoire qui justifie une récompense s'élevant aux sommes suivantes : 250 l. st. au capitaine, 500 l. st. à diviser en parts égales entre les officiers et 320 l. st. à diviser en parts égales entre les membres de l'équipage, en tout 1.070 l. st. leur sont allouées.

Les susdites sommes seront prélevées sur le produit de la vente de la cargaison condamnée de même que les frais de déchargement et de maga

sinage de la cargaison qui ont été avancés par le gouvernement de l'Union Sud-Africaine, ainsi que les frais du Marshal et les dépens.

Du 3 novembre 1914. — Cour des prises du Natal (siégeant à Durban). — Carter, président. — Avocats : Calder pour l'Amirauté; Mackeurtan pour les propriétaires, le capitaine et l'équipage.

10

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 9 novembre 1914

SUJET ENNEMI, COMPARUTION DEVANT LA COUR DES PRISES, IMMUNITÉ DE CAPTURE INVOQUÉE, RÈGLE DE PROCÉDURE ; CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, APPLICABILITÉ, RATIFICATION PAR UNE PARTIE SEULEMENT DES ÉTATS BELLIGÉRANTS ; NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI RENCONTRÉ EN MER IGNORANT L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, INDULT, COMFISCATION, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, RÉSERVE ; INDULT, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, PORT, EAUX TERRITORIALES.

Un sujet ennemi ne peut comparaître devant la Cour des prises que s'il justifie de circonstances spéciales qui le déchargent, à ce point de vue, de son caractère ennemi ;

Et tel n'est pas le cas lorsque la Convention VI de La Haye décide que certains navires ennemis seront soumis non à confiscation mais à séquestre ;

Décidé toutefois que, désormais, un sujet ennemi sera en droit de comparaître devant la Cour des prises lorsqu'il invoquera une immunité résultant d'une des Conventions de la Haye de 1907 en supposant que celles-ci soient en vigueur ;

Cette dernière solution ne constitue d'ailleurs pas l'énoncé d'une règle de droit international, mais seulement d'une règle de procédure désormais posée pour la Cour des prises britannique.

La Convention VI de la Haye de 1907 n'est pas, en droit, applicable au cours de la guerre actuelle parce qu'elle n'a pas été ratifiée par tous les belligérants.

L'Allemagne ayant fait une réserve touchant l'article 3 de la Convention VI de La Haye de 1907, un navire allemand saisi en mer, alors qu'il ignorait l'ouverture des hostilités, est sujet à confiscation.

Le mot « port » dans la Convention VI de La Haye de 1907 est pris dans son sens usuel et désigne un lieu où se rendent les navires pour charger et décharger les marchandises;

Et il n'y a pas lieu, à cet égard, de tenir compte de l'étendue d'un port au point de vue fiscal;

La Convention VI de La Haye de 1907 n'assimile pas les eaux territoriales aux ports au point de vue de l'immunité de capture édictée par ses articles 1 et 2.

(Navire allemand *Möwe*)

Le voilier allemand *Möwe* ayant été capturé le 9 août 1914 dans le Firth of Forth, son propriétaire, Harm Schier, sujet allemand, comparut à l'instance et soutint que le navire avait été saisi dans le port de Leith ou dans les eaux territoriales, non en haute mer et qu'en vertu de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 il ne devait pas être confisqué, mais seulement détenu. L'Attorney-General invoqua en faveur de la confiscation que le mot « port » était employé dans la Convention VI, dans son sens usuel pour désigner le lieu où se fait le chargement et le déchargement des navires et qu'en ce sens le navire n'avait pas été saisi dans un port : peu importe le sens différent qu'a le mot « port » au point de vue fiscal. Quant au point de savoir si un sujet ennemi avait le droit de comparaître, l'Attorney-General rappela qu'il le pouvait comme défendeur devant les Cours de *common law*, mais que la position d'un réclamant devant une Cour des prises était analogue à celle d'un demandeur ; que, toutefois, le cas du *Fenix* [1854] (Spinks 1 ; 2 Eng. P. C. 238 peut être invoqué en faveur de l'opinion qu'un sujet ennemi qui a un motif de réclamation a le droit d'être entendu par la Cour des prises. Après lui, Holland soutint que le refus d'un *locus standi* au sujet ennemi demandeur était une règle générale des Cours anglaises et que le réclamant devant la Cour des prises était dans la position d'un demandeur, et il ajouta que c'était là une règle de procédure que n'affectaient pas les modifications apportées au fond du droit par l'octroi de jours de grâce ; que c'était une règle de droit anglais, non de droit international, dont la non-observation en d'autre pays était sans importance pour les Cours anglaises et qui ne pouvait être modifiée que par un Act du Parlement. — Au nom du propriétaire du navire il fut invoqué qu'il n'avait pas le caractère ennemi, pour ce motif que ce caractère dépendait d'une résidence chez l'ennemi et qu'étant interné en Angleterre il y avait sa résidence : cette allégation donna lieu à une interruption de Sir Samuel Evans qui déclara que c'était là une définition nouvelle de la résidence. L'avocat du propriétaire ajouta que celui-ci ne présentait pas une réclamation portant sur le navire, mais invoquait l'appui de la Convention VI : il se prévalut des précédents de la guerre hispano-américaine et de la guerre russo-japonaise. Admis à plaider sur le fond comme *amicus curiæ* il soutint que dans la Convention VI le mot « port » n'était pas pris dans son sens ordinaire mais désignait tout lieu où les officiers des douanes pouvaient saisir un navire, qu'il s'opposait à la haute mer visée à l'article 3 et qu'un navire saisi dans un port ou dans les eaux territoriales au début des hostilités échappait à confiscation.

Sir Samuel Evans, président :

Ce navire est un voilier marchand du port de Rhandermoor, en Allemagne. Son capitaine est Harm Schier, sujet allemand, qui était aussi l'unique propriétaire du navire. Il a été capturé par le navire de S. M. *Ringdove* le 5 août dernier dans le Firth of Forth et amené à Leith. Les papiers du bord démontrent que c'était un navire allemand, qui avait appareillé de Norderney en Allemagne et que sa destination était Bo'ness dans le Forth. Le capitaine a déclaré dans un affidavit qu'il allait à Morrison's Haven, pour y prendre du charbon. Cette déclaration n'est pas exacte, mais, dans les circonstances actuelles, cela est sans importance à tous points de vue. Il arriva prés de Morrison's Haven le 4 août entre 7 heures et 9 heures du soir. A ce moment, les hostilités entre ce pays et l'Allemagne n'avaient pas encore commencé. La guerre fut déclarée à partir de ce même jour à

11 heures du soir. Il jeta l'ancre à environ un mille de la baie de Morrison's Haven. Il eut une conversation avec l'officier des douanes de cette place ; le compte rendu qu'il en donne diffère de celui de l'officier des douanes. Cela encore est sans importance pour les questions pendantes. S'il n'en était pas ainsi, j'accepterais le compte rendu de ce dernier. Dans son affidavit le capitaine semble faire état de ce qu'il prétend s'être passé, mais aucun argument n'a été basé sur cela au cours des débats. De bonne heure dans la matinée du 5 août, il leva l'ancre et continua sa route, d'après lui, sur Granton, port situé à environ 8 milles plus haut dans le Firth of Forth que Morrison's Haven. Alors, après environ une heure de route, le navire fut capturé comme prise par le bâtiment de S. M. *Ringdove* et, pour employer les termes de l'affidavit de son capitaine, « il se trouvait dans les eaux territoriales britanniques entre Morrison's Haven et Granton ». Dans un paragraphe suivant il dit que le navire a été « pris en mer ». Il n'a pas été démontré que le capitaine connaissait la déclaration de guerre lorsque le navire fut capturé et, en ce qui concerne cette affaire, il est admis qu'il l'ignorait. Une demande de comparution a été faite, dans cette procédure de prise, par Harm Schier « comme propriétaire du navire ».

La première question qui se pose en vue d'une décision est de savoir si, dans les circonstances particulières de cette affaire, Schier, reconnu sujet ennemi et propriétaire d'un navire marchand ennemi, a le droit de comparaître comme plaignant dans la procédure ; ou si ce droit doit lui être donné en vue de revendiquer tous privilèges qu'il estime lui être conférés par la Convention VI de La Haye de 1907.

La deuxième question à trancher est de savoir si le navire se trouvait dans un port ennemi et n'était pas autorisé à le quitter au commencement des hostilités, ou s'il a été rencontré et capturé en mer dans le sens de la Convention VI de La Haye de 1907. En supposant que la question dépende de la Convention, dans le premier cas le navire doit être seulement détenu et non pas confisqué, conformément aux articles 1 et 2 ; dans le second cas il est sujet à condamnation, l'Allemagne ayant fait une réserve au sujet de l'art. 3 et n'étant pas partie à celui-ci.

En attendant la décision sur la première question, j'ai autorisé un conseil (qui était chargé de comparaître pour le propriétaire ennemi) à présenter comme *amicus curiæ* ses arguments sur les deux questions à résoudre.

La question relative au droit de comparaître vient naturellement la première. Je me suis déjà occupé de celle-ci, sous l'un de ses aspects, dans le cas du *Marie Glaeser* [1914] (1). Dans cette affaire, une demande de comparution a été faite pour les propriétaires ennemis, mais personne n'est venu à l'audience pour les représenter. Il était évident qu'aucun motif ne pouvait être invoqué, ni d'après la Convention de La Haye ni autrement, contre la capture et la condamnation du navire ; et j'ai ordonné que la demande de comparution fût repoussée tant à raison de l'insuffisance de l'affidavit sur lequel la demande de comparaître était basée que parce

(1) Voy. *suprà*, p. 4.

qu'il n'y avait pas de circonstances essentielles spéciales qui pûssent être invoquées dans un autre affidavit à l'appui d'une réclamation sérieuse quelconque.

Dans le cas actuellement soumis à la Cour, bien que l'affidavit du plaignant ne soit pas très convenablement rédigé pour faire valoir sa réclamation, on prétend qu'il peut, d'après ladite Convention de La Haye, comparaître pour s'opposer à la condamnation de son navire et pour soutenir que le navire est seulement sujet à une mesure de détention sans indemnité pendant la durée de la guerre ou à réquisition avec indemnité. Je veux admettre que l'affidavit a suffisamment démontré les circonstances spéciales dans lesquelles cette prétention est mise en avant. Je veux admettre aussi que la Convention de La Haye ici visée est en vigueur et applicable. Là-dessus, un mot sera dit ultérieurement.

Dans l'affaire de *Marie Glaeser* (1914) (1) je me suis référé à des décisions de Lord Stowell et du Dr Lushington et je ne les reproduirai pas. Il y a d'autres décisions ayant le même effet, par exemple dans le cas du *Falcon* (1805) (6 C. Rob. 1914, p. 197, 199) dans lequel, aux passages suivants, Lord Stowell traite de l'incapacité des citoyens d'un État ennemi devant cette Cour et de celle de citoyens de ce pays devant les Cours ennemies. « Il est, semble-t-il, investi du caractère de consul américain à Bordeaux ; et il est certain qu'un consul américain, résidant en France, est sujet à toutes les incapacités d'un négociant français quant au pouvoir de devenir plaignant devant cette Cour ;...

« Mais je dois me rappeler quelles sont les personnes qui soulèvent l'objection. Ce sont des sujets britanniques qui n'auraient pas la *persona standi* là-bas » — c'est-à-dire devant les tribunaux français — « et n'auraient pu être parties aux débats ni devant la Cour de Livourne, ni devant celle de Paris, sans se tenir eux-mêmes en dehors de la Cour. Il était impossible que les débats pûssent être autrement conduits ; et, en conséquence, je ne puis penser que l'absence des parties, qui est invoquée comme constituant un vice fondamental, soit importante en pareil cas. Ce n'est rien de plus que ce qui a lieu ici dans les cas de condamnations ordinaires qui ne reposent pas seulement sur l'effet de la signification, mais résultent de l'examen des preuves. Le propriétaire ennemi est nécessairement absent de la procédure et cependant la sentence est tout à fait valable, aussi bien contre lui que contre tout le monde ».

Toutes les formules employées depuis l'époque de Sir James Marriott, prédécesseur de Lord Stowell, jusqu'aux temps actuels s'accordent avec le principe et les usages énoncés par Lord Stowell dans le cas du *Hoop* [1799] (1 C. Rob. 196, 1 Eng P. C. 104) — voy. *Marriott's Formulary*, 1802, *passim*.

Les mêmes errements se retrouvent dans quelques-unes des formules annexées aux récents règlements de la Cour des prises de 1914. Voy. la formule 13 dans laquelle se trouve le paragraphe suivant : « Il n'y avait au moment de cette capture aucune marchandise de contrebande à bord dudit

(1) Voy. *suprà*, p. 4.

navire et aucun sujet de (indiquer ici le nom du gouvernement en guerre avec la Grande-Bretagne) ou ennemi de la Grande-Bretagne n'avait, à l'époque de ladite capture ou à aucune époque présentant de l'importance quant aux éléments de cette cause, aucune part, droit, titre ou intérêt dans ledit navire ou la cargaison ou dans aucune de leurs parties. » Loin de moi le désir de décider sur de simples questions de formule à moins d'y être contraint par la loi ; je ne les cite que pour illustrer les principes et les usages.

Un réclamant, devant une Cour des prises, n'est pas dans une situation analogue à celle d'un défendeur, mais plutôt dans celle d'un plaignant. Par l'assignation, les propriétaires d'un navire ne deviennent pas défendeurs. Je désire d'ailleurs, éviter de compliquer cette affaire par une discussion sur la situation des droits de sujets ennemis dans la procédure du Banc du Roi ou de nos autres Cours anglaises.

Le principe sur lequel se basait la Cour des prises à l'époque de Lord Stowell et du Dr Lushington était qu'aucun sujet ennemi ne pouvait être réclamant, sauf en raison de circonstances particulières qui *pro hâc vice* le déchargeaient du caractère ennemi, telles que sa venue sous pavillon parlementaire, un cartel, un sauf conduit ou un autre acte émanant de l'autorité publique et le plaçant dans la paix du Roi *pro hâc vice*. Dans le cas contraire, une telle personne était considérée comme complètement *Ex lege*. M. le juge Story dans un livre qui fait autorité, *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*, édité par F. T. Pratt, p. 21, dit : « Un ennemi ne peut déposer une plainte à moins que cela ne soit sous la protection du pavillon parlementaire, d'un cartel, d'une licence, d'un sauf-conduit, d'un traité ou de tout autre acte de l'autorité publique suspendant son caractère hostile. » Dans ce passage, M. le juge Story a adopté les expressions de Lord Stowell dans le cas du *Hoop* (1 C Rob. 1916; 1 Eng. P. C. 104), en ajoutant, à titre d'exemples, les mots « licence » et « traité ».

Dans son argumentation l'Attorney-General a présenté deux propositions résumant les précédents de cette Cour, à savoir : premièrement, que lorsqu'un propriétaire avoue son caractère ennemi sans qualification il n'a pas la *persona standi in judicio* et n'est pas une personne ayant le droit d'être entendue ; deuxièmement, que lorsqu'une personne avoue être sujet d'un État ennemi en général, mais qu'elle a des raisons de soutenir que *pro hâc vice* elle se trouve dans une situation qui la relève de son pur caractère ennemi, elle est en droit de comparaître et d'être entendue ; et que la véritable question est de savoir suivant laquelle de ces deux règles un propriétaire allemand doit être considéré lorsqu'il vient devant la Cour.

A mon avis, cette thèse est bien fondée et exacte.

Il y eut de fréquents exemples du cas visé dans la deuxième proposition à l'époque de la guerre de Crimée quand des plaignants ont comparu en se fondant sur l'immunité de capture de leurs navires tirée de l'Ordre en Conseil du 29 mars 1854. Cet Ordre en conseil figure dans *Spink's Prize Cases*, App. D. p. III. Cet ordre accordait six semaines aux navires marchands russes se trouvant dans les ports ou places des possessions britanniques,

pour effectuer leur chargement et quitter ces ports ou places; il autorisait également ces navires russes, s'ils étaient rencontrés en mer par un des vaisseaux de S. M., à continuer leur voyage, dans le cas où leur cargaison aurait été embarquée avant l'expiration des six semaines. L'Ordre autorisait également les navires russes qui, avant cette date, avaient quitté un port étranger quelconque pour se rendre dans un port ou place des possessions britanniques, à y entrer, à débarquer leurs chargements et à en partir ensuite sans être molestés; et s'ils étaient rencontrés en mer, à continuer leur voyage vers tout port non bloqué. En résumé, l'Ordre du Conseil, exemptait de capture les navires de commerce russes dans les circonstances spéciales qui y étaient spécifiées.

Les réclamants dont les navires rentraient dans les prévisions de l'Ordre se trouvaient par là dans la catégorie des personnes qui étaient dans la paix de la Reine *pro hâc vice* et qui étaient relevées de leur caractère ennemi ou voyaient ce caractère hostile suspendu durant l'effet de l'Ordre en Conseil. En conséquences elles furent entendues comme réclamants devant la Cour des Prises.

Dans l'argumentation on s'est référé à des cas soumis aux Cours américaines pendant la guerre hispano-américaine de 1898. Après examen, on trouvera que dans presque tous les cas où des plaignants ennemis furent entendus à cette époque, leurs réclamations résultaient de circonstances très semblables à celles qui se sont rencontrées dans les procédures déjà visées qui se sont développées devant la Cour des Prises anglaise pendant la guerre de Crimée.

Au début de la guerre entre les États-Unis d'Amérique et l'Espagne, le Président de la République a publié, le 26 avril 1898, une proclamation exemptant de capture les navires Espagnols, dans des termes pratiquement identiques à ceux de l'Ordre en Conseil de la Reine exemptant des navires russes 44 ans plus tôt. Les art. 4 et 5 de la proclamation au Président étaient manifestement rédigés d'après l'Ordre en Conseil anglais de 1854.

A la suite de cette proclamation du Président, les cas cités devant moi furent soumis aux Cours des États-Unis. Celui du *Pedro* [1899] (175 U. S. Rep. 354) se rattachait aux art. 4 et 5 de la proclamation. Dans celui du *Guido* [1899] (175 U. S. Rep. 382) on suivit simplement le précédent du *Pedro*. Celui du *Buena Ventura* [1899] (175 U. S. Rep. 384) ressortit à l'application de l'art. 5 de la proclamation. Celui du *Panama* [1900] (176 U. S. Rep. 535) fut aussi jugé d'après les art. 4 et 6 de la proclamation. Les autres cas cités, notamment celui du *Paquete Habana* [1900] (175 U. S. Rep. 677), ne relevaient pas des dispositions de la proclamation; mais on doit observer que la réclamation alors présentée et jugée était aussi que le navire était « exempt de capture ». Il peut y avoir d'autres cas, que je n'ai pas été à même d'examiner, dans lesquels des plaignants ennemis furent autorisés à comparaître devant les Cours des États-Unis, et il peut y avoir des règlements concernant ce point que je n'ai pas vus. Mais les autorités citées n'arrivent pas à prouver qu'aux États-Unis, un plaignant, qui avouait son

caractère ennemi, ait été autorisé d'une manière générale à comparaître devant ces Cours.

Dans son argumentation devant moi, le conseil du propriétaire ennemi du navire s'est longuement référé à des cas qui ont été jugés pendant la guerre russo-japonaise en 1904-1905, rapportés dans les *Russian and Japanese Prize Cases* (1912, édité par Hurst et Bray), vol. 1, p. 166; vol. 2, p. 1, 12, 39, 46, 52, 92, 95, 116 et 354.

Après examen de ces cas, il apparaît qu'ils concernent des réclamations soit de neutres, soit de plaignants dont la prétention était que leurs propriétés étaient totalement exemptes de capture et de condamnation Dans la plupart d'entre eux la réclamation était basée (sans doute entre autres motifs) sur l'ordonnance Impériale Japonaise n° 20, du 9 février 1904, qui accordait des jours de grâce à certains navires russes sur les mêmes principes que l'Ordre en Conseil anglais de 1854 et que la Proclamation des États-Unis de 1898. Voy. Ordonnance, Appendice C., vol. 2 des *Russian and Japanese Prize Cases*, p. 445. Dans le cas du *Tetartos* [1909] (vol. 1, 166), devant la Cour des Prises russe, les plaignants originaires étaient les propriétaires neutres d'un navire allemand qu'un croiseur russe avait capturé et coulé. Il fut finalement admis que le navire avait été coulé à tort. Ensuite, le liquidateur d'une compagnie apparemment japonaise (Teshio Zimber Cie, à Otaru), propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du navire capturé et coulé à tort, présenta une réclamation qui a été acceptée. Les autres cas rapportés aux pages citées du vol. 2 ont été jugés par les Cours des Prises japonaises.

Dans l'affaire du *Ekaterinoslav* [1905] (vol. 2, 1), les propriétaires d'un navire russe réclamaient l'immunité de capture en raison (*inter alia*) de l'ordonnance (n° 20) sur les jours de grâce déjà visée. Les cas du *Mukden* [1905] (vol. 2, 12) du *Rossia* [1905] (vol. 2, 39) et de l'*Argun* [1905] (vol. 2, 46), furent également des cas dans lesquels la réclamation était basée (entre autres motifs) sur la même ordonnance. Dans les cas du *Manchuria* [1905] (vol. 2, 52) et du *Lesnik* [1904] (vol. 2, 92), l'ordonnance était invoquée et, dans le premier, une réclamation était présentée pour le compte d'assureurs neutres. La réclamation dans l'affaire du *Kotik* [1905] (vol. 2, 95) tendait à l'immunité d'un bateau de pêche, également en vertu de l'Ordonnance n° 20. Dans celle du *Thalia* [1905] (vol. 2, 116), le navire avait été saisi dans un bassin de radoub et la base de la réclamation était qu'il s'agissait d'une propriété « sur terre » et, en conséquence, exempte de capture. Dans celui de l'*Orel* [1905] (vol. 2, 354), la capture était dite avoir été faite à tort, le navire étant un bateau hôpital, donc exempt; mais il a été jugé néanmoins qu'il était coupable d'actes hostiles et, en conséquence, sujet à condamnation.

J'ai examiné sommairement ces cas, parce qu'on s'est appuyé sur la liberté qu'on dit avoir été donnée par les Cours des Prises russes et japonaises aux plaignants ennemis pour donner effet aux droits invoqués pour le compte de propriétaires ennemis devant cette Cour. Toutefois, dans chacun des cas que j'ai examinés, une complète immunité était réclamée,

comme je l'ai dit. En ce qui concerne la Russie, je remarque que l'art. 60 des Règles en matière de Prises Maritimes de 1895 vise les « propriétaires originaires des biens capturés » en termes généraux, mais je ne puis dire comment ces mots auraient été interprétés.

Tous les cas mentionnés sont, naturellement, antérieurs à la Convention de La Haye de 1907. D'après la Convention VI de La Haye, l'attitude que le propriétaire, dans l'affaire présente, doit prendre, peut être résumée en ces termes : « J'admets que je suis un sujet ennemi et que de ce fait mon navire a été légalement capturé ou saisi, comme propriété ennemie; mais je désire comparaître pour exposer et appuyer ma prétention que, dans les circonstances de ma cause, le navire n'est pas confiscable et ne peut être condamné, mais qu'il peut seulement être détenu pendant la guerre pour m'être restitué après ».

Appliquant les principes posés par Lord Stowell et le Dr Lushington, je pense qu'à leur époque, ils n'auraient pas permis au propriétaire ennemi de comparaître pour soutenir une telle réclamation. On ne vient pas là *pro hàc vice* dans la paix du Roi; il n'y a pas suspension du caractère hostile. Quant à ce que ces juges éminents auraient fait s'ils avaient vécu dans le temps présent, je ne veux pas risquer une conjecture.

Comme je l'ai indiqué précédemment, je désire dire un mot sur la question de savoir si la Convention VI de La Haye est opérante et applicable. Je ne puis fermer les yeux sur la disposition suivante de l'art. 6 : « Les dispositions de la présente Convention ne sont applicables qu'entre les Puissances contractantes et seulement si les belligérants sont tous parties à la Convention ». Par les art. 7 et 9, la Convention exige qu'elle soit ratifiée par les Puissances signataires et en vertu de l'art. 8 les Puissances non-signataires peuvent adhérer à la Convention. Des articles semblables figurent dans les autres Conventions énumérées ci-après

Parmi les belligérants de la guerre actuelle, à l'époque de la capture du navire, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, le Japon et la Russie avaient ratifié la Convention (l'Allemagne et la Russie en faisant des réserves sur l'art. 3 et sur une partie de l'art. 4). Parmi les autres belligérants, le Monténégro et la Serbie (dont les représentants signèrent la Convention) ne l'ont pas ratifiée. La Turquie qui est maintenant aussi belligérante ne l'a pas ratifiée. Aucun de ces États n'était Puissance non signataire, de sorte qu'il n'y a pas eu d'accession de la part de l'un d'eux. C'est pourquoi, strictement (sauf la question de savoir si les ennemis de ce pays agissent en conformité avec la Convention), il ne ressort pas que la Convention soit obligatoire ou applicable.

Il ne m'appartient pas de faire autre chose que de déclarer quel est le droit. Mais j'espère qu'on me pardonnera d'exprimer humblement l'opinion qu'il serait conforme aux traditions de ce pays de prendre les mesures nécessaires pour donner effet à une série de Conventions solennellement acceptées par les plénipotentiaires de quarante cinq États, après la plus attentive délibération et dans les meilleures intentions internationales.

Je ne suis pas chargé, en définitive, de déterminer les conséquences ni

le caractère obligatoire des Conventions. Cette Cour s'occupera principalement des Conventions VI, VII, X et XI qui traitent plus directement des questions maritimes, bien qu'incidemment d'autres Conventions — par exemple les Conventions III, VIII et XIII — puissent être prises en considération dans les procédures qui lui sont soumises. Parmi les belligérants, le Monténégro n'a pas de flotte de guerre ni, à ce que je sache, de marine de commerce; il possède une étendue de côtes d'environ 30 milles seulement; la Serbie est un État purement continental, sans aucun accès à la mer. Il semblerait peu désirable que la non-ratification par ces Puissances empêchât l'application des Conventions maritimes; et il se pourrait que les conseillers responsables de la Couronne jugeassent bon que, par proclamation ou par tout autre moyen, ce pays déclarât qu'il donne plein effet à la Convention, que celle-ci fût, d'après ses termes pris à la lettre, strictement obligatoire ou non.

Après ce long exposé, je veux maintenant considérer si les propriétaires d'un navire ennemi ont ou s'il leur doit être donné le droit de comparaître pour formuler une plainte basée sur les Conventions de La Haye, en supposant, comme il a été dit dans l'argumentation, qu'elles sont opérantes. Selon quelques-unes de ces Conventions, un certain degré de protection et d'aide est accordé à des navires qui ne sont pas totalement exempts de capture en mer ou de saisie dans les ports; par exemple, d'après la Convention VI, les conséquences de la saisie ou de la capture sont réduites et limitées dans certains cas, quoiqu'une complète immunité ne soit pas accordée. Selon d'autres de ces Conventions, certains navires sont entièrement exempts de capture. Par exemple, d'après la Convention X, les navires hospitaliers sont libres de capture, sauf dans certaines circonstances spécifiées, et selon la Convention XI, certains bateaux de pêche côtière et de navigation locale, ainsi que ceux chargés de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques sont également exempts. En ce qui concerne les navires compris dans les Conventions X et XI, les cas qu'ils peuvent soulever se rapprocheraient beaucoup de ceux des navires protégés par l'Ordre en Conseil de 1854. Traitant des Conventions de La Haye dans leur ensemble, la Cour est amenée à décider si une règle uniforme concernant le droit d'un propriétaire ennemi de comparaître doit prévaloir dans tous les cas où il s'agit de plaignants qui peuvent avoir droit à protection et aide, que ce soit partiellement ou autrement.

M. Holland a soutenu que cette question n'était pas du domaine du Droit international, mais concernait la pratique de cette Cour. Cette vue est exacte. Je pense que cette Cour a le pouvoir de régler et de déterminer ses propres usages, sauf empêchement légal. Lord Stowell a parfois institué des règles de procédure et son pouvoir de le faire n'a pas été discuté. En outre, l'Ordre XLV du Règlement de la Cour des Prises de 1914 dispose que « dans tous les cas non prévus par ce Règlement, on suivra les usages de l'ancienne Cour d'Amirauté d'Angleterre en matière de prises ou tels autres usages que le Président pourra fixer ». Le Règlement ne prescrit rien pour le cas qui surgit actuellement. Je pense, en conséquence, que, comme Président

de cette Cour, je puis donner des indications quant à la pratique à suivre dans des cas semblables à celui dont la Cour s'occupe actuellement.

La pratique doit être conforme à de saines notions de ce qui est équitable et juste. Lorsqu'un océan de passions se soulève et fait rage comme suite naturelle d'une série terrible de guerres comme celles auxquelles nous assistons, il est du devoir d'une Cour de Justice d'observer une attitude calme et égale dans tous les litiges qui lui sont soumis pour en décider, non seulement lorsqu'ils concernent des neutres, mais aussi lorsqu'ils peuvent affecter des sujets ennemis. En temps de paix, des individus de toutes les nationalités qui se livrent au commerce maritime s'adressent aux Cours d'Amirauté de ce royaume avec la conviction que justice sera faite. De même, dans ce malheureux et terrible temps de guerre, la Cour des Prises, comme Cour de Justice, voudra montrer, espère-t-on, qu'elle maintient la balance égale entre amis, neutres et ennemis.

Un négociant qui est citoyen d'un pays ennemi serait en droit d'espérer que, lorsque le pays auquel il appartient et d'autres États avec lesquels celui-ci se trouve malheureusement en guerre se sont liés par des Conventions formelles et solennelles visant l'état de guerre, comme celles formulées à La Haye en 1907, il aura le bénéfice des stipulations de ces accords internationaux. Il peut aussi naturellement espérer qu'il sera entendu, dans les cas où sa propriété ou ses intérêts seraient atteints, quant à l'effet et aux conséquences de ces accords sur sa situation personnelle. Il faut se rappeler aussi que, dans le commerce international de nos jours, les ramifications des affaires maritimes sont nombreuses et que d'autres individus qu'elles concernent, tels que les divers assureurs, éprouveront une réelle sensation de sécurité et d'équité si, par l'entremise d'un propriétaire (même ennemi), le cas d'un navire saisi ou capturé peut être soumis à la Cour d'une façon indépendante.

Pour ces motifs et afin d'introduire et de justifier cette conviction d'équité, ainsi que pour provoquer des sentences justes et exactes, je tiens pour convenable, conformément aux pouvoirs que j'estime appartenir à la Cour, de dire que la pratique de celle-ci sera que, toutes les fois qu'un sujet ennemi croira qu'il a droit à protection, privilège ou réparation en vertu d'une des Conventions de La Haye de 1907, il sera en droit de comparaître comme plaignant et de soutenir sa réclamation devant cette Cour. Les motifs de sa réclamation devront être énoncés dans l'affidavit à fin de comparution qu'il doit présenter d'après l'Ordre III, règle 5 du Règlement de la Cour des Prises de 1914.

Je vais maintenant m'occuper de la substance même de la réclamation du propriétaire, dans le cas actuel. Il soutient que son navire ne peut pas être condamné comme prise. Son navire a-t-il été capturé en mer ou saisi au port? On a prétendu pour lui que le navire avait été saisi au port et que, de ce fait, il ne peut qu'être détenu pendant la guerre. Il est soutenu d'autre part, pour la Couronne, qu'il a été capturé en mer et est sujet à condamnation. J'ai suffisamment exposé les faits.

On a invoqué que le navire avait été saisi à l'intérieur du port de Leith

et, alternativement, qu'il avait été pris dans les eaux territoriales et non « en haute mer » et qu'en conséquence il n'était pas confiscable. Voy. l'art. 3 de la Convention VI de La Haye, auquel l'Allemagne n'a pas adhéré et dont ses citoyens ne peuvent pas bénéficier.

Je suis d'avis que le mot « port » dans cette Convention doit être interprété dans son sens usuel et limité, admis par l'usage populaire et commercial, comme désignant un lieu où les navires ont l'habitude de se rendre pour charger et décharger, embarquer ou débarquer. Cela ne désigne pas le port fiscal. Les ports de Morrison's Haven, Granton et Bo'ness, d'après ce que je sais, sont compris dans le port fiscal de Leith, mais ce sont tous des ports distincts, au sens ordinaire. Le navire n'a pas été saisi dans un de ces « ports » dans le sens où ce terme est entendu et tel qu'il me semble avoir été employé dans la Convention. Il ne se trouvait pas dans un port d'où il pouvait être dit « sortir » si des jours de grâce avaient été accordés. Alternativement il a été prétendu mais non prouvé que le navire avait été pris dans les « eaux territoriales » et qu'en conséquence il n'avait pas été capturé en haute mer. J'admettrai qu'il se trouvait dans les eaux territoriales lorsque la capture fut faite. A mon sens, cela est tout à fait sans importance. La Convention VI de La Haye ne vise pas les « eaux territoriales ». Un navire peut se trouver dans les eaux territoriales pendant nombre de milles, soit innocemment, soit criminellement, passer devant de nombreux ports, sans aucune intention d'y entrer. Il est vain de dire qu'à ce titre il serait exempt de capture. Lorsque la Convention de La Haye entend s'occuper des eaux territoriales, celles-ci sont expressément mentionnées et distinguées du « port » — par exemple, dans la Convention XII, art. 3 et 4 et la Convention XIII, art. 2, 3, 9, 10 etc., les mots « *les eaux terririales* » sont employés en opposition aux mots *« les ports* » (Cf. la Déclaration de Londres, art. 37, où les eaux territoriales sont désignées par les mots « *les eaux des belligérants* »). « *En mer* », qui est l'expression employée dans l'art. 3 de la Convention VI, est aussi impropre à désigner les « eaux territoriales ».

Il a été ensuite soutenu que le navire ne pourrait pas être condamné parce qu'il n'avait pas été capturé « en haute mer » (on the high seas). Les mots « encountered on the high seas » dans l'art. 3, ne sont pas une traduction exacte du texte français qui fait autorité et qui dit : « *rencontrés en mer* ». Lorsque les Conventions entendent dire « upon the high seas » l'expression appropriée « *en pleine mer* » est usitée. Voy. Convention VII, préambule. Une autre expression « *en haute mer* » est employée dans la Déclaration de Londres, art. 37, pour signifier la même chose.

Pour bien faire ressortir le sens du mot « port » dans les Conventions, je ferai remarquer de plus que le mot « ports » est en divers endroits employé conjointement et en opposition avec ceux de rades et d'eaux territoriales. Voy. Convention XIII où les mots « *les ports, les rades ou les eaux territoriales* » sont fréquemment employés.

D'après moi, le plaignant était dans le vrai en déclarant, dans son affidavit, que le navire avait été « pris en mer ». Les termes de l'art. 3 « *rencontrés*

en mer » sont exactement applicables à ce cas. Je n'hésite pas à déclarer qu'il a été capturé en mer et non pas saisi au port. En conséquence, je décide que le navire est condamné comme étant de bonne prise.

Du 9 novembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Stokes et Stokes.

11

Cour suprême des Bermudes (en matière de prises), 20 novembre 1914

Navire de commerce, Caractère ennemi, Pavillon, Propriétaire neutre; Déclaration de Londres; Navire de commerce ennemi rencontré en mer ignorant l'ouverture des hostilités, Indult, Confiscation, Convention VI de La Haye de 1907, Réserve; Règlement sur les Cours de prises de 1914, Non-rétroactivité, Colonie.

Le caractère ennemi d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit d'arborer, alors même qu'il serait allégué que toutes les actions de la Compagnie ennemie (allemande) propriétaire du navire appartenaient à des sujets neutres ou à une Compagnie neutre;

Alors surtout qu'il s'agit d'un navire construit en Allemagne, enregistré en Allemagne au nom d'une Compagnie allemande, faisant ses opérations avec l'Allemagne, muni de papiers allemands, commandé par un capitaine allemand, ayant un équipage composé, en majorité, d'Allemands, battant pavillon allemand.

L'article 43 de la Déclaration de Londres qui exempte de confiscation le navire qui transporte de la contrebande dans l'ignorance des hostilités ne concerne que les navires neutres et ne fait pas échec à l'article 57 qui rattache le caractère ennemi du navire au pavillon qu'il a le droit de porter.

L'Allemagne n'ayant par adhéré à l'article 3 de la Convention VI de La Haye de 1907, un navire allemand saisi en mer alors que le capitaine ignorait l'ouverture des hostilités est sujet à confiscation.

Une affaire de prise soumise à la juridiction d'une colonie avant que le Règlement sur la Cour de prises de 1914 ne soit entré en vigueur dans celle-ci doit être jugée, tant au point de vue de la procédure que sur le fond, d'après les règles antérieurement en vigueur.

(Navire allemand *Leda*)

Le vapeur *Leda*, de 6.766 tonnes, muni d'un appareil de télégraphie sans fil, battant pavillon allemand et appartenant à une compagnie allemande, la Deutsch-Amerikanische

Petroleum Gesellschaft, fut capturé le 8 août 1914 alors qu'il se rendait sur lest de Rotterdam aux Etats-Unis et conduit à Bermude. Le Règlement sur les Cours des prises de 1914 n'étant entré en vigueur dans cette colonie que le 3 septembre 1914, après le commencement de l'affaire, la Cour suprême décida que celle-ci serait examinée conformément à la procédure établie par le Règlement de 1898. Une Compagnie Américaine, la Standard Oil C°, fit soutenir devant la Cour qu'elle était la véritable propriétaire du *Leda* : elle demanda un supplément d'enquête pour en administrer la preuve et, subsidiairement, que le navire ne fût pas confisqué mais seulement séquestré.

Shériff, C. J. :

Cette affaire ayant commencé avant l'entrée en vigueur dans cette colonie du Règlement de la Cour des Prises de 1914, la Cour, composée alors des deux Juges Assistants, décida, selon le *Prize Court (Procedure) Act*, 1914 (4 et 5 Geo, 5 c. 13) s. I, sub — s. 2, que la procédure serait continuée jusqu'à sa fin conformément aux règles applicables à l'affaire dès son origine. En conséquence, cette cause a été entendue conformément au Règlement de la Cour des Prises de 1898.

Il résulte des interrogatoires que le *Leda* a été capturé en mer le 8 août dernier par le navire de S. M. *Suffolk*, au cours d'un voyage de Rotterdam à Baton Rouge et amené à Bermude. Le capitaine R. W. H. Klemz s'est donné lui-même comme étant sujet allemand. Il déclara que le navire au moment de sa capture battait pavillon de commerce allemand; qu'il avait été désigné comme capitaine par les propriétaires; qu'il en prit possession à Kiel le 6 janvier 1911, par la remise faite à lui par la Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft de Hambourg, Allemagne. En réponse à la question : « Sous quelle direction et conduite se trouvait d'ordinaire le navire en ce qui concerne son emploi et son trafic? » le capitaine répondit : « Celle des propriétaires »; et à la question suivante : « Avec qui correspondiez-vous au sujet du navire ou de sa cargaison? » il répondit : « Avec les propriétaires à Hambourg et notre agent à New-York ». A la question : « Quels étaient au moment de la saisie les propriétaires du navire au sujet duquel vous êtes interrogé? » il répondit : « La présente Compagnie ». Il décrivit celle-ci comme étant, autant qu'il le savait, de nationalité allemande et américaine. A la question « Croyez-vous réellement que si le navire était restitué, il appartiendrait aux personnes certifiées actuellement comme en étant propriétaires et non à d'autres? » il répondit : « Je crois qu'il appartiendra toujours à la Deutsch-American Petroleum C°. » A la question : « Par qui et à qui ledit navire a-t-il été vendu ou transféré? » il répondit : « Il n'a jamais, à ma connaissance, changé de propriétaire depuis qu'il est construit ». Il déclara à nouveau : « Je crois que le navire *Leda* appartient à la Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft; il allait à Baton Rouge; il n'y avait aucune cargaison à bord ». R. F. Huss, premier officier, sujet allemand, déclara qu'ils quittèrent Rotterdam le 23 juillet dernier; que le navire était, quant à son emploi et à son trafic, sous la direction et conduite des propriétaires de la Compagnie; le propriétaire du navire, dit-il, est la Deutsch-American Petroleum C°, de Hambourg, qu'il croit être allemande ou appartenant à l'Allemagne. Le mécani-

cien en chef, sujet allemand, déclara que le *Leda* avait transporté de l'huile entre l'Europe et les États-Unis; il a été capturé au cours de son quatrième voyage; il n'avait pas alors de cargaison et battait pavillon de commerce allemand. Il déclara qu'il croyait que si le navire était restitué, celui-ci appartiendrait aux personnes certifiées actuellement en être les propriétaires, mais il fut incapable de dire quels étaient les propriétaires du navire au moment de la saisie. Je suis obligé de dire que je considère les réponses faites à l'interrogatoire par ces trois personnes comme très loin d'être satisfaisantes. Dans l'exécution de ces interrogatoires, la règle 33, concernant le fait de poser chaque question séparément au témoin, semble n'avoir pas été observée.

A l'audience, l'Attorney-General a demandé la condamnation du navire; le conseil des plaignants a demandé une ordonnance pour complément d'enquête.

Afin d'exposer à la Cour les faits qu'il désirait soumettre, le conseil des plaignants a été autorisé à lire un document présenté comme un affidavit de M. Alfred C. Bedford, trésorier de la Standard Oil C°. Si l'ordonnance pour complément d'enquête était rendue, cet élément de preuve serait présenté ainsi que tout ou partie des preuves que la Cour pourrait indiquer. La raison pour le Conseil de désirer porter ce document à la connaissance de la Cour est claire. La Cour a été heureuse d'avoir l'information qu'il contenait, mais a refusé de l'accepter de même que toute autre preuve par la voie d'un supplément d'enquête. Ce document développe simplement l'affidavit de George Henry Jones présenté avec la réclamation. D'après ce document, il apparaît que les faits, au sujet desquels les plaignants désireraient apporter une preuve nouvelle, sont que, depuis la construction du *Leda*, en 1913, ils ont été les propriétaires réels et utiles du navire et qu'ils ont eu et possédé la totalité du capital actions de la Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft, propriétaire nominale du navire depuis sa construction; que ce navire faisait du trafic maritime et qu'au moment de sa capture, il était enregistré au port de Hambourg, au nom de ladite Compagnie, société constituée et existant sous le régime de la loi allemande et ayant son siège à Hambourg; que celle-ci était une société filiale de la Standard Oil C°, formée avec les capitaux de celle-ci pour une plus grande facilité dans l'exercice du commerce en pays étrangers, l'unique rôle de la Compagnie filiale étant la vente sur le marché du pétrole et de ses dérivés embarqués par les plaignants; que la Compagnie filiale, le 8 août dernier, devait aux plaignants plus de 3 millions de dollars pour des huiles; que le *Leda* et d'autres navires furent construits pour les plaignants en dehors des États-Unis parce que le coût de la construction était moins élevé à l'étranger qu'aux États-Unis et aussi parce qu'il était économiquement impraticable d'utiliser les navires construits en Amérique sous pavillon américain, en raison du caractère onéreux des lois américaines sur la navigation; que les plaignants avaient avancé à la Compagnie filiale plus de sept millions de dollars pour la construction de bateaux-citernes, le *Leda* étant l'un d'eux; que la Compagnie filiale

souscrivit des billets aux plaignants lesquels billets appartiennent aux plaignants et sont leur propriété enregistrée.

Il me semble que les plaignants demandaient à la Cour d'ordonner un complément de preuve en vue d'établir qu'eux qui étaient une Compagnie américaine, étaient aussi une Compagnie constituée en Allemagne, y faisant le commerce, en tout cas, jusqu'au 31 octobre 1914, date de l'affidavit de M. Bedford. Cela n'améliorerait pas leur situation. Comme je comprends la réclamation des plaignants, ceux-ci réclament le navire et ne soulèvent aucune réclamation ayant trait à un gage sur le navire, sinon ils se trouveraient en face de la décision rendue dans le cas de l'*Ariel* [1857] (11 Moo. P. C. 119; 2 Eng. P. C. 600) où, en appel, il a été jugé que les gages en faveur d'un neutre sur un navire ennemi ou d'un ennemi sur un navire neutre doivent également être laissés de côté par une Cour des Prises.

Sur la question de supplément d'enquête, le conseil des réclamants a invoqué le cas de l'*Ocean Bride* [1854] (Spinks, 66; 2 Eng. P. C. 309) et a soutenu que si les réclamants étaient les propriétaires réels du *Leda*, la Cour pourrait ordonner sa restitution aux réclamants, bien que le propriétaire enregistré fût la Compagnie allemande, faisant des affaires en Allemagne, bref un ennemi. La distinction à établir entre le cas de l'*Ocean Bride* et le cas présent est, à mon avis, que dans le premier cas la propriété d'une firme établie en pays ennemi était fictive, son transfert par une maison anglaise n'avait pas été fait *bona fide*. Ici, le propriétaire enregistré est une firme établie en Allemagne, y ayant ses affaires et qui, d'après toutes les autorités, est un sujet ennemi. Voy. affaires de l'*Abo* [1854] (Spinks, 42; 2 Eng. P. C. 285), du *Gerasimo* [1857] (11 Moo. P. C. 88; 2 Eng. P. C. 577) et de l'*Ariel* (11 Moo. P. C. 119; 2 Eng. P. C. 600). Ici, il n'y a pas eu de transfert de la filiale aux plaignants; on n'a pas offert de produire la preuve nouvelle d'une vente qui leur aurait été consentie en raison d'avances d'argent ou pour d'autres motifs. Au moment de la capture, le navire était en possession non d'une Compagnie agissant en pays neutre, mais en celle d'une Compagnie agissant en pays ennemi.

« Et si la guerre éclate, un négociant étranger jouit d'un délai raisonnable pour se transporter lui et ses biens dans un autre pays. S'il ne profite pas de cette faculté, il doit être traité, en ce qui concerne le commerce, comme sujet de la Puissance sous l'autorité de laquelle il poursuit ses opérations et, naturellement, il est un ennemi de ceux avec lesquels cette Puissance est en guerre » ; ainsi dit la sentence du Conseil privé rendue par le Right Hon. T. Pemberton Leigh, dans l'affaire du *Gerasimo* (11 Moo. P. C. 88, p. 96; 2 Eng. P. C. 582-583). Cette remarque doit s'appliquer à une société aussi bien qu'à un individu.

La Cour a refusé d'ordonner un supplément d'enquête pour la raison que ce navire, construit en Allemagne, enregistré en Allemagne au nom d'une Compagnie allemande, faisant commerce en Allemagne, muni de papiers allemands, commandé par un capitaine allemand, manœuvré, par un équipage composé en majorité d'Allemands, battant pavillon allemand, ne pouvait pas être considéré autrement que comme un navire allemand,

même si toutes les actions de cette Compagnie allemande appartenaient à des individus ou à une Compagnie d'un État neutre.

Un supplément d'enquête ayant été refusé, le conseil des plaignants a soutenu que la Cour devait rendre une ordonnance de détention et non pas de condamnation. Il a été allégué que l'effet de l'art. 57 de la Convention de Londres était détruit par l'article 43 de celle-ci. Permettez-moi d'examiner ce point. L'article 65 de la Déclaration de Londres dit que les dispositions de celle-ci forment un ensemble indivisible. La Déclaration a été adoptée par notre Souverain par un Ordre en Conseil, sauf certaines modifications qui n'affectent pas le cas présent. L'art. 57 vient en tête du Chapitre VI, ayant pour titre « Du caractère ennemi » tandis que l'article 43 est compris dans le Chapitre 2 intitulé « De la Contrebande de guerre ». Une comparaison avec les autres articles montre que les articles 22 à 44 visent la contrebande. L'article 37 soumet à capture un navire transportant de la contrebande. L'article 40 rend ce navire sujet à confiscation si la contrebande forme plus de la moitié de la cargaison. D'après l'article 41, si un navire transportant de la contrebande est relâché, il peut être condamné à payer les frais et dépenses du capteur. L'article 43 ou sa partie concernant ce point, dispose : « Si le navire est rencontré en mer naviguant dans l'ignorance des hostilités ou de la déclaration de contrebande applicable à son chargement, les articles de contrebande ne peuvent être confisqués que moyennant indemnité; le navire et le surplus de la cargaison sont exempts de la confiscation et des frais prévus par l'article 41. Il en est de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, n'a pu encore décharger les articles de contrebande ». Je suis convaincu que l'article 43 s'applique aux navires « autres que des navires ennemis » ayant de la contrebande à bord. Le 1er paragraphe de l'art. 57 dit : « Sous réserve des dispositions relatives au transfert de pavillon, le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter ». Le rapport général de la Conférence Navale tenue à Londres en 1909 est instructif sur ce point.

Dans le cas du *Vrow Elizabeth* [1803] (5 C. Rob. 4; 1 Eng. P. C. 409), Sir William Scott (Lord Stowell), en 1803, disait dans sa sentence : « ..... un navire naviguant sous les couleurs et avec des papiers d'une nation doit être considéré comme ayant le caractère national de ce pays. Pour les marchandises il peut en être autrement, mais les navires ont un caractère propre qui résulte de la nature spéciale de leurs papiers et ils ont toujours conservé le caractère dont ils ont été ainsi investis, à l'exclusion des réclamations fondées sur l'intérêt que des personnes vivant dans des pays neutres peuvent réellement avoir dans ces navires ». Il est vrai que, dans le même jugement, il ajoutait : « En posant cette règle, je ne dis pas qu'il ne peut y avoir de cas où des circonstances particulières ne puissent conduire à une distinction raisonnable. Le traité d'Amiens a stipulé la faculté de retirer la propriété britannique des îles cédées ou restituées. Mais les Gouvernements français et hollandais ont dans la suite refusé de permettre

que ces biens fussent exportés de ces colonies autrement que sur des navires français ou hollandais et à destination de ces pays. La difficulté qui résulta pour le retour de biens anglais du manque de tonnage peut avoir amené notre Gouvernement à permettre à des navires anglais de se placer sous pavillon hollandais dans ce but particulier; et, dans ces cas, la situation particulière résultant de ce refus d'exécuter un traité a pu donner aux parties le droit de se départir de la règle générale. Mais aucun motif d'exemption n'est exposé dans la présente réclamation; il n'y a rien de plus que ceci : le plaignant a jugé commode de donner à son navire le caractère hollandais; à ceci on répondra évidemment qu'avec les avantages il doit aussi assumer les inconvénients d'un tel acte. Ce navire a tous les papiers d'un navire hollandais et je n'hésite pas à déclarer qu'il est sujet à condamnation ».

Le savant Dr Lushington, dans l'affaire de l'*Industrie* [1854] (Spinks, 54; 2 Eng. P. C. 297) faisait la remarque suivante : « Qu'adviendrait-il des droits du belligérant si, lorsque vous visitez les navires battant pavillon ennemi, on vous disait : « Ce navire n'est pas un navire russe; il est neutre ou les neuf dizièmes en sont neutres. Vous vous trompez tout à fait; il a droit à restitution de la part de la Cour ». Il est manifeste que, dans ces conditions, le droit de visite serait annihilé. Il est clair que tout le commerce ennemi pourrait se poursuivre en parfaite impunité et que toutes les forces navales de la France et de la Grande Bretagne seraient impuissantes à exercer les droits qu'elles sont incontestablement justifiées à exercer d'après le Droit international ». Il ajoutait que dans cette affaire il n'avait aucun doute et condamnait le navire.

Cet éminent juge, en rendant sa sentence dans le cas du *Primus* [1854] (Spinks, 48; 2 Eng. P. C. 291), disait : « Il y a deux questions à envisager dans cette affaire : l'une concernant certaines réclamations au sujet d'une part dans le navire et l'autre concernant la cargaison. La première est une pure question de droit, celle de savoir si les gens qui sont actuellement plaignants et que l'on admet, dans l'argumentation, comme étant sujets neutres ont droit à la restitution du navire. Il a été soutenu pour la Couronne que le pavillon et les papiers lient toutes les personnes propriétaires du navire ou ayant des parts dans celui-ci. A l'appui de ce principe, on a cité devant la Cour des autorités qui doivent la guider dans ce cas et dans ceux qui sont semblables. La seule distinction que l'on a essayé d'établir dans le cas actuel est qu'il s'agit de la propriété d'un navire appartenant à des sujets neutres et qui existait avant l'ouverture de la guerre. Il a été demandé expressément (ajoutait le Dr Lushington) que je fasse état de cette distinction, mais je crains que non seulement l'autorité de Lord Stowell, mais aussi tous les arguments invoqués par lui ne conduisent jusqu'à dire que quiconque se rend propriétaire de parts d'un navire est lié par le caractère même de ce navire, quoi qu'il puisse advenir. S'il recueille le bénéfice en résultant pendant la paix, il doit aussi en subir les conséquences venant de la guerre ».

L'Attorney General, dans son argumentation, a invoqué qu'il était fondé à

demander la condamnation, bien qu'actuellement il ne demandât pas un ordre de vente. Il a invoqué que, d'après une exacte interprétation du Prize Courts (Procedure) Act, 1914, la section 20 du Naval Prize Act de 1864 était (en ce qui concerne cette affaire) en pleine vigueur et qu'en conséquence la Cour était requise soit de condamner soit de relâcher le navire capturé.

Le conseil des plaignants, d'autre part, alléguait que la Cour devait se refuser à prononcer une condamnation et qu'elle devait, au lieu de cela, ordonner le séquestre du navire. Il soutenait que la section 20 du Naval Prize Act de 1864 avait été abrogée par le Prize Courts (Procedure) Act, 1914 et que, comme le nouveau règlement sur la Cour des Prises de 1914 était entré en vigueur dans la Colonie le 3 septembre dernier, la Cour devait s'en rapporter à l'Ordre XXVIII, règle 1 de celui-ci malgré l'indication par elle donnée que cette affaire devait être continuée conformément au règlement de 1898. L'Ordre XXVIII, règle 1 du règlement de 1914 dispose : « Lorsqu'il est établi au cours d'une poursuite pour condamnation que le navire est un navire ennemi mais qu'en vertu de quelque Convention internationale ou pour toute autre cause il est sujet seulement à séquestre et non à condamnation, la sentence doit prescrire au Marshal de retenir le navire en sa garde jusqu'à nouvel ordre ». Comme on lui demandait sur quelle Convention internationale ou sur quel autre motif il s'appuyait, le conseil répondit qu'il s'appuyait sur l'article 3 de la Convention VI de La Haye et sur l'article 6 de l'Ordre en Conseil du 4 août 1914 (promulgué dans cette Colonie le 5 août). Il cita le cas récent du *Tommi* et du *Rothersand* (1) et se référa à celui du *R. C. Rickmers* (Times, 25 sept 1914).

Le point de savoir si et dans quelle mesure les dispositions de la Convention de La Haye de 1907 lient une Cour des Prises britannique n'a pas encore été tranché, je crois. Mais il n'est pas nécessaire de s'en rapporter à cette Convention dans le cas actuel car, si elle était applicable, l'article qui serait opérant serait l'article 3 et à celui-ci l'Allemagne n'a pas adhéré. Ainsi le bénéfice ne peut lui en être donné. L'ordre 6 de l'Ordre en Conseil du 4 août 1914 ne concerne que les navires marchands ennemis qui, premièrement, à la date de l'ouverture de la guerre se trouvaient dans des ports auxquels l'Ordre s'appliquait ou qui, deuxièmement, avaient quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et qui après l'ouverture des hostilités entraient, ignorant l'état de guerre, dans un port auquel l'Ordre s'appliquait. Les cas du *Tommi* et du *Rothersand* ainsi que du *R. C. Rickmers* (Times, 25 septembre 1914), sont tous des cas de navires saisis au port. Le navire, dans l'affaire présente, comme il a été déjà dit, fut capturé en mer le 8 août et parmi ses papiers de bord se trouve une licence allemande de télégraphie sans fil.

Je suis nettement d'avis que la section 20 du Naval Prize Act, 1864, est en vigueur à l'égard de cette affaire et que le Règlement de 1914 n'est pas applicable, la Cour ayant décidé d'examiner l'affaire selon les règlements

---

(1) Voy. *suprà*, p. 19.

antérieurs ; en outre, le *Leda* est, sans aucun doute, un navire allemand, sous les ordres d'un capitaine allemand, avec un équipage composé pour la plus grande partie d'Allemands et battant pavillon allemand ; même s les réclamants étaient les vrais co-propriétaires, il me semble que la propriété devrait subir la capture du navire dans lequel ils ont mis leur argent. En admettant que les réclamants aient un droit de propriété sur ce navire ou qu'ils soient les propriétaires de tout ou partie du navire, le fait que le navire, quand il fut capturé, battait pavillon allemand avec des papiers lui donnant droit de le faire, qu'il était compris dans le commerce de l'Empire allemand et dirigé par un capitaine allemand, serait fatal à leur réclamation. Ce point a été tranché je crois dans le cas récent du *Marie Glaeser* (1), jugé par la Division d'Amirauté de la Haute Cour de Justice en Angleterre.

Je n'hésite pas à ordonner la condamnation de ce navire.

Les Juges Ingham et Bluck ont été de même avis.

Du 20 novembre 1914. — Cour suprême des Bermudes (en matière de prises). — Sheriff, Ingham et Bluck, juges. — Avocats : l'Attorney General, (Reginald Gray) pour la Couronne; Conyers pour les réclamants.

12

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 23 novembre 1914

Caractère ennemi ou neutre des marchandises, Propriétaire, Risques, Vente, Confiscation ; Loi anglaise, Vente, Transfert de la propriété ; Marchandise ennemie sous pavillon anglais, Confiscation.

Le caractère ennemi ou neutre de marchandises vendues et embarquées pendant la paix et sans prévision de l'ouverture de la guerre dépend du caractère ennemi ou neutre de leur propriétaire ;

Et, par suite, pour déterminer si ces marchandises sont confiscables, il faut rechercher si, d'après le contrat intervenu et les lois ordinaires, elles appartiennent au vendeur neutre ou à l'acheteur ennemi, sans qu'il y ait à se demander qui supporte les risques.

D'après la jurisprudence et les lois anglaises le vendeur reste propriétaire des marchandises tant qu'il conserve vis-à-vis d'elles un jus disponendi.

La marchandise ennemie sur navire anglais reste sujette à confiscation.

(Navire anglais *Miramichi* [cargaison])

---

(1) Voy. *suprà*, p. 4.

Sir Samuel Evans, président :

La réclamation, dans cette affaire, concerne une partie de la cargaison de 16.000 boisseaux de blé transportés sur le vapeur *Miramichi* qui furent saisis ou capturés comme propriété ennemie, le 1er septembre 1914, dans les circonstances ci-après indiquées.

Le vapeur *Miramichi* était un navire britannique. La cargaison de blé que concerne la réclamation fut embarquée à Galveston, Texas et fut placée, avec d'autre blé, dans les cales 1, 4 et 6 du navire. Elle fut embarquée en juillet 1914, avant le commencement de la guerre et sans aucune prévision de celle-ci. Elle était destinée au port de Rotterdam et devait être livrée d'une part à George Fries et Cie, de Colmar, acheteurs de 8.000 boisseaux et, d'autre part, aux frères Zimmer et Cie, de Mannheim, acheteurs de 8.000 boisseaux. Ces deux firmes étaient des firmes allemandes et, à l'époque de la saisie ou capture de la cargaison, elles étaient des sujets ennemis.

Les deux marchés étaient séparés, mais entre eux il n'y a pas de différence dans leur substance ni du point de vue légal. Il sera donc suffisant de se référer dans ce jugement à l'une des affaires, je prendrai la première, à savoir celle de la vente par Muir et Cie à Fries et Cie.

Le blé destiné à Fries et Cie fut, comme je l'ai dit, chargé à bord du vapeur britannique *Miramichi*. Au cours de son voyage vers Rotterdam ses propriétaires prescrivirent au navire de se rendre à Queenstown, pour ordres, à raison de l'ouverture de la guerre. A Queenstown, les propriétaires se mirent en rapport avec l'Amirauté britannique et demandèrent des instructions touchant la possibilité pour le vapeur de se rendre à Rotterdam, la cargaison étant destinée à des commerçants allemands. La permission d'aller à Rotterdam fut refusée et en conséquence le navire se dirigea sur Eastham, dans le canal de Manchester, comme le meilleur port pour disposer de la cargaison.

La question pouvait être soulevée de savoir si la cargaison avait été capturée en mer ou saisie au port. Mais cela ne constitue pas une différence importante dans cette affaire; et il est admis que la cargaison a été saisie au port d'Eastham.

La saisie eut lieu le 1er septembre 1914. La Couronne réclame la cargaison comme prise et en vertu du droit d'Amirauté. Les plaignants, de leur côté, soutiennent que la cargaison n'était pas sujette à saisie comme n'appartenant pas à des sujets ennemis, mais à eux-mêmes, neutres comme citoyens des États-Unis d'Amérique.

La contestation entre la Couronne et les réclamants peut être résumée comme suit :

L'Attorney-General soutient pour la Couronne que la cargaison, au moment de la saisie, était aux risques de sujets de l'État allemand, alors en guerre, comme acheteurs, et qu'en conséquence elle était sujette à saisie de la part de la Couronne. Au contraire, les plaignants soutiennent que la cargaison était leur propriété et qu'en conséquence elle ne pouvait pas être légalement saisie.

Les faits concernant le contrat de vente de la cargaison doivent être

posés en substance, mais brièvement. Pour les détails, on pourra se référer aux documents fournis à titre de preuve.

Tout d'abord, le contrat et toutes les négociations s'y référant jusqu'à l'époque de la saisie de la cargaison ont eu lieu avant la guerre et sans aucune prévision de celle-ci. En résumé, toutes les négociations, en ce qui concerne les réclamants, furent effectuées en temps et conditions de paix.

Les réclamants sont les vendeurs des marchandises et leurs banquiers qui ont escompté la lettre de change. Ils ont fait cause commune et il n'est pas utile de faire une distinction entre eux dans ce jugement. Je désignerai les réclamants Muir et Cie comme « les vendeurs » et Fries et Cie, les négociants allemands, comme « les acheteurs ».

Les vendeurs ont conclu le contrat de vente de la cargaison aux acheteurs le 25 juin 1914, pour expédition en juillet 1914 d'un port des États-Unis d'Amérique directement ou indirectement pour Rotterdam, à un prix comprenant coût, frêt et assurance; en d'autres termes, le contrat a été fait en la forme bien connue du contrat c. i. f. Le payement (ou suivant l'expression américaine le « remboursement ») devait avoir lieu « par chèque contre documents ». Les vendeurs devaient produire les polices ou certificats d'assurance (dégagés de risques de guerre). Une clause pour le règlement des contestations à Londres était insérée, ce qui démontre (en dehors de toute autre chose) que toutes les contestations devaient être tranchées suivant la loi anglaise.

Afin d'être en mesure d'exécuter leur contrat avec les acheteurs, les vendeurs avaient acheté le blé de C. B. Fox, négociant en grains à Galveston. Le blé fut chargé par Fox à Galveston le 23 juillet 1914. Le connaissement a été établi en faveur de Fox, l'expéditeur, et à l'ordre d'un certain Davis ou de ses ayants-droits. Il a été revêtu d'un endossement général et, en temps voulu, les vendeurs ont régulièrement payé le blé à Fox et ils ont reçu le connaissement. Ils ne l'ont pas endossé en faveur des acheteurs et le connaissement est resté revêtu seulement d'un endossement. Les assurances nécessaires furent contractées et les certificats d'assurance ont été reçus par les vendeurs le 23 juillet.

Le 28 juillet, les vendeurs émirent une traite sur les acheteurs et, conformément à la déclaration de l'Attorney-General, ils l'ont escomptée chez les banquiers (The Guaranty Trust Co de New-York) qui se joignent à eux comme réclamants. A la même date, ils ont versé aux mains des banquiers le connaissement et les certificats d'assurance, pour être remis lors du payement par les acheteurs, par l'entremise d'une banque de Berlin, du montant de la somme dûe figurant sur la lettre de change, pour coût et assurance, moins le frêt, qui était crédité comme devant être payé par les acheteurs à la livraison.

A la même date également, les documents originaux étaient dirigés sur la banque de Berlin au crédit de la banque de New-York, par le paquebot *La Savoie* qui quitta New-York le 29 juillet et arriva au Havre le 5 août; le duplicata des documents était envoyé par le vapeur *Carmania* qui quitta

New-York le 29 juillet et arriva à Liverpool le 7 août. Les acheteurs en ont été dûment avisés et une facture leur fut adressée le même jour (28 juillet) par les vendeurs, leur donnant tous les détails de l'expédition, de la lettre de change et des documents.

En ce qui concerne les acheteurs, aucun autre renseignement n'a été donné à la Cour, sauf que les documents leur ont été présentés, qu'à présentation ils ont refusé de les accepter et de payer la somme due d'après la traite et qu'ils endossèrent le connaissement comme suit : « Refusé pour cause de production tardive, presque un mois après la date normale. Colmar, 3 septembre 1914. Geo. Fries ».

Ce motif n'était qu'une simple excuse; la raison réelle, sans doute, était que la guerre avait éclaté. En conséquence, les vendeurs ou leurs banquiers, détiennent toujours le connaissement et la traite reste impayée. Tels sont, je crois, tous les faits matériels.

La question de droit, telle que je l'ai posée, est celle-ci :

La cargaison était-elle, au 1er septembre, sujette à saisie ou capture, par ou pour le compte de la Couronne, en vertu du droit d'Amirauté ou comme prise?

Avant de traiter cette question, je désire faire remarquer en y insistant, que rien de ce que je dirai dans ce cas n'est applicable à la capture ou saisie en mer ou au port de choses achetées pendant la guerre ou en prévision de la guerre. Les questions concernant de telles choses sont tout à fait différentes de celles ayant trait à des transactions qui ont débuté pendant le temps heureux de la paix. Celles-là sont largement ou principalement dominées par la considération des droits des belligérants et des tentatives d'y faire échec. Je me dispenserai de discuter ces questions et je me référerai seulement pour les principes applicables par la Cour des Prises pendant l'état de guerre à des autorités comme l'affaire du *Sally* (3 C. Rob. 300 n.; 1 Eng. P. C. 28) jugée en appel par les Lords Commissaires d'appel siègeant en matière de Prises en 1795, les affaires du *Packet de Bilboa* (2 C. Rob. 133; 1 Eng. P. C. 209) et de l'*Ariel* [1857] (11 Moo. P. C. 119; 2 Eng. P. C. 600).

Dans le cas actuellement soumis à la Cour, il n'est pas question de tentative de se soustraire aux droits de ce pays comme belligérant et l'affaire doit être jugée conformément aux principes d'après lesquels les droits de propriété sont fixés par notre droit du temps de paix.

Le point principal de la contestation concerne le criterium exact à appliquer dans ces circonstances, pour déterminer si une propriété particulière est sujette à saisie ou capture. Un autre point a été soulevé et débattu principalement par le second conseil des plaignants, à savoir qu'en tous cas, une propriété ennemie, sur navire anglais, ne pouvait pas être saisie au port ni capturée en mer.

J'exposerai la thèse et les propositions présentées par l'éminent Attorney-General avec ses propres paroles. Il disait : « Ma première proposition est que le criterium du droit de capture et de vente se trouve dans la réponse à la question : A qui incombe le risque au moment de la capture? C'est à

dire, qui souffre si les marchandises sont capturées? D'après ce critérium, les plaignants américains auraient eu un *jus disponendi*, parce qu'ils détenaient le connaissement qui n'avait pas été endossé et par conséquent ils avaient, dans cette mesure bien entendu, une propriété spéciale, un intérêt de propriété dans la cargaison, mais ils n'avaient pas la propriété complète de la cargaison; moins encore en avaient-ils le risque. Et il est une troisième proposition qui est en réalité le développement de l'autre à savoir que les vendeurs américains étaient investi du droit d'être payés, quoi qu'il advînt des marchandises à la remise des documents. Et j'ajouterai, comme un point de ma troisième proposition, que, pour déterminer si la cargaison est de bonne prise (ce qui est une question distincte de l'autre) l'essentiel n'est pas la question abstraite de propriété, mais de savoir si c'est un ennemi ou un neutre qui souffrira si la cargaison est condamnée : à qui incombe le risque? » Et, se résumant, l'éminent Attorney-General ajoutait : « Si ma proposition principale est juste, dans une Cour des Prises on ne s'arrête pas aux subtilités de la théorie juridique abstraite de la propriété; mais le point réel est de savoir si, au moment de la capture, les marchandises étant en haute mer, le consignant peut ou non obliger le consignataire au paiement? Voilà le criterium réel. En conséquence j'ai parfaitement droit à la condamnation des marchandises ».

Comme je l'ai exposé, il fut subséquemment admis, et l'Attorney-General l'a reconnu, que les marchandises avaient été saisies au port; mais cela ne constitue pas une différence importante.

La thèse opposée du conseil des plaignants était que « le véritable criterium à appliquer lorsque les marchandises sont embarquées avant la guerre est : A qui sont les marchandises? A qui en revient la propriété — dans le sens de propriété réelle et utile des marchandises? »

Des questions très difficiles surgissent souvent en droit, touchant le point de savoir à qui est transférée ou appartient la propriété de marchandises transportées par mer et aux risques de qui elles sont à un moment donné, qui souffre de leur perte. Ce sont là des questions qui sont souvent laissées de côté par la Cour des Prises, lorsque les transactions qu'elles concernent ont eu lieu pendant la guerre ou la guerre étant imminente ou prévue. Mais quand, comme dans la présente affaire, les accords dans leur partie essentielle, ont été entièrement conclus *bona fide* pendant la paix et qu'il devient nécessaire de décider sur une question de propriété, j'estime que la loi applicable est la loi municipale ordinaire, régissant les contrats de vente et d'achat de marchandises.

Lorsque les marchandises sont vendues et embarquées pendant la paix, sans aucune prévision de guerre imminente, et qu'elles sont saisies ou capturées à bord après que la guerre est survenue, le principe essentiel est, à mon avis, qu'elles ne sont pas sujettes à capture ou à saisie, à moins que, d'après le contrat, la propriété de ces marchandises n'ait passé alors à l'ennemi. Il se peut que l'élément de risque puisse légitimement entrer en considération dans la question de savoir si la propriété a changé ou a été transférée. Mais l'incidence du risque ou de la perte n'est en aucune

façon le facteur déterminant quant à la propriété — cpr. section 20 du *Sale of Goods Act*, 1893. Le facteur déterminant principal est celui-ci : d'après l'intention du vendeur et de l'acheteur la propriété a-t-elle été transmise? La question qui domine ce débat est donc : A qui appartenaient les marchandises au moment de la capture?

Ce principe s'harmonise avec le bon sens et avec la notion de ce qu'est le droit dans les relations commerciales. Il est en concordance aussi avec les doctrines adoptées par les éminents juristes qui sont devenus des autorités en Droit international et appliquées dans les décisions de nos Cours des Prises — par exemple dans les affaires du *Cousine Marianne* (Edw. 126; 2 Eng. P. C. 85), de l'*Ida* (Spinks, 26; 2 Eng. P. C. 268), de l'*Abo* (Spinks 42; 2 Eng. P. C. 286), du *Vrow Margaretha* (1 C. Rob. 336; 1 Eng. P. C. 149) et de l'*Ariel* [1857] (11 Moo. P. C. 119; 2 Eng. P. C. 600).

L'éminent Attorney-General, par la teneur de son argumentation, m'a à peu près dispensé de faire des recherches parmi les nombreuses autorités qui ont traité de l'acquisition ou du transfert de la propriété par un contrat de ce genre, ou de discuter le point de savoir si la propriété, dans le présent cas, était passée le 1er septembre, des mains du vendeur pour se fixer sur les acheteurs. Il n'a pas prétendu, je crois, que la propriété ait été transmise aux acheteurs ennemis. Il a admis que les vendeurs neutres avaient un *jus disponendi* parce qu'ils détenaient le connaissement, non endossé, bien que, peut-être, il ait eu l'intention de n'admettre cette thèse que sous réserve en disant « qu'en conséquence les vendeurs avaient dans cette mesure une propriété spéciale » sur les marchandises. Mais, en tous cas, comme il n'a pas soutenu qu'en droit la propriété avait été transférée aux acheteurs, je pense qu'il est suffisant d'examiner très brièvement ce point, et de donner mes conclusions, sans développer les motifs.

A mon avis, le résultat de nombreuses décisions depuis celle rendue dans l'affaire Wait c. Baker [1848] (17 L. J. Ex. 307; 2 Ex. 1) jusqu'à celle rendue dans les affaires Ogg c. Shuter (45 L. J. C. P. 44; 1 C. P. D. 148) et Mirabita c. Imperial Ottoman Bank (47 L. J. Ex. 418; 3 Ex. D. 164) et jusqu'au *Sale of Goods Act*, 1893; des stipulations du *Sale of Goods Act*, 1893, lui-même, suivant de près, sur ces questions, la sentence de Lord Justice Cotton dans le cas Mirabita c. Imperial Ottoman Bank (47 L. J. Ex. 418; 3 Ex. D. 164) et des décisions qui ont suivi cet Act — par exemple dans les affaires Dupont c. British South Africa Co [1901] (18 Times L. R. 24), Ryan c. Ridley Co (8 Com. Cas., 105) et Biddell Brothers c. E. Clemens Horst Co (80 L. J. K. B. 584; 81, L. J. K. B. 42; [1911] 1 K. B. 214 et 934) est que, dans les circonstances de la présente affaire, les marchandises n'étaient pas, au moment de la saisie, passées aux acheteurs; mais que les vendeurs s'étaient réservé sur elles un droit de disposition ou un *jus disponendi* et que les marchandises restaient toujours leur propriété et le resteraient jusqu'à ce que les documents aient été présentés et acceptés par les acheteurs et que la lettre de change tirée pour le prix ait été payée.

Il en résulte que les marchandises saisies étaient la propriété des récla-

mants américains et n'étaient pas sujettes à saisie. La Cour en décide ainsi et ordonne que les marchandises soient rendues aux réclamants.

Reste l'autre point, et comme il a été discuté et qu'il a été laissé dans l'ombre dans les autres affaires, je m'en occuperai, bien que la décision qui vient d'être rendue lui retire toute importance.

Ce point était le suivant : la cargaison étant sur navire anglais, elle ne pouvait être saisie ou capturée, même si elle était propriété ennemie.

A mon avis, cette proposition manque complètement de base. Aucune autorité n'a été citée en sa faveur. Une telle prétention n'a jamais été présentée, pour cette raison, je crois, que nul n'a jamais songé qu'elle pût prévaloir. La propriété ennemie, en mer ou au port, peut être saisie ou capturée, sauf lorsqu'une immunité expresse a été créée.

Les autorités en ce sens abondent dans les livres de Droit international. Je n'en citerai qu'une, à savoir : Wheaton, d'après ce qui est regardé comme étant la meilleure édition, celle de M. Dana, publiée en 1866.

Après un exposé approfondi et des plus intéressants du droit de capture, selon les usages de la guerre sur terre et sur mer, Wheaton écrit ce qui suit : « Section 365. — Les progrès de la civilisation ont lentement, mais continuellement, tendu à adoucir la sévérité extrême des opérations de guerre sur terre; mais elle subsiste entièrement en ce qui concerne la guerre navale, dans laquelle la propriété privée de l'ennemi, prise en mer ou flottant au port, est sans distinction sujette à capture et confiscation. L'inégalité dans le jeu des lois de la guerre, sur terre et sur mer, a été justifiée en alléguant l'usage de considérer comme butin la propriété privée capturée dans les villes prises d'assaut et le fait bien connu que des contributions sont levées sur les territoires occupés par une armée ennemie au lieu d'une confiscation générale de la propriété appartenant aux habitants; en alléguant aussi que l'objet des guerres sur terre étant la conquête ou l'acquisition de territoires destinés à être échangés contre d'autres territoires perdus, les égards du vainqueur pour ceux qui doivent devenir ou ont été ses sujets l'empêchent naturellement d'exercer ses droits extrêmes dans ce cas particulier; tandis que l'objet de la guerre maritime est la destruction du commerce de l'ennemi et de sa navigation qui sont la source et le nerf de sa puissance navale — lequel objet ne peut être atteint que par la capture et la confiscation de la propriété privée. »

Je citerai aussi la note de M. Dana sur cette section, telle qu'elle a été écrite plusieurs années après la Déclaration de Paris : note 171 : *« Distinction entre la propriété ennemie sur terre et sur mer.* Le texte ne fait pas ressortir le principal argument pour la distinction faite dans la pratique entre la propriété privée sur terre et sur mer; et ce point n'a pas été non plus traité d'une façon convenable sur la base des principes par la plupart des auteurs, si même ils ont jamais tenté de le faire. La guerre est l'emploi de la force par des groupements politiques, dans un but de coercition. La civilisation moderne a reconnu que certains modes de coercition sont justifiés. L'exercice de la force sur des intérêts d'ordre matériel est préférable aux actes de violence contre les personnes. Quand la propriété privée est prise, c'est

qu'elle a un caractère tel ou qu'elle est située de telle façon que sa capture constitue un moyen justifié de contraindre la Puissance avec laquelle nous sommes en guerre. Si la Puissance ennemie a dans la propriété un intérêt présentant une valeur pour les besoins de la guerre, ce fait la rend *prima facie* sujette à capture. L'ennemi a un semblable intérêt à l'égard de toute propriété réalisable ou marchande se trouvant sous son contrôle ou appartenant à des personnes vivant sous son contrôle, que ce soit sur terre ou sur mer; c'est pourquoi elle est sujette à taxation, contribution et confiscation. L'humanité et la pratique des temps modernes ont exclu la prise de la propriété privée non susceptible d'un usage direct de guerre, lorsqu'elle est sur terre. Quelques-unes des raisons en sont les variétés infinies du caractère d'une telle propriété, allant des choses presque sacrées jusqu'aux objets purement marchands, la difficulte de discerner parmi ces variétés, la nécessité de beaucoup d'entre elles pour assurer la vie des non-combattants et des animaux, la série illimitée d'endroits et d'objets qui seraient laissés aux militaires, et le danger moral des perquisitions et des saisies à l'intérieur des domiciles et parmi les non-combattants.

« Mais en haute mer ces raisons ne s'appliquent pas. Les objets strictement personnels ne sont pas saisis. Les cargaisons ne comprennent ordinairement que des marchandises. La marchandise envoyée par mer est envoyée volontairement; elle est chargée par des négociants dans un but de lucre en assumant les risques de guerre; sa valeur est généralement susceptible de compensation pécuniaire et peut être couverte par une assurance; elle est sous la garde d'hommes exercés et payés pour cela; la mer sur laquelle elle est expédiée est *res omnium*, le champ commun de la guerre ainsi que du commerce. Le but du commerce maritime est l'enrichissement du propriétaire grâce au transit par ce champ commun et ce commerce est une source de revenus pour la Puissance sous le gouvernement de laquelle est établi le propriétaire.

« La question peut donc se résumer ainsi : la marchandise, soit embarquée sur mer, soit trouvée à terre, sur laquelle la puissance ennemie a quelque intérêt se rattachant à la guerre, est *prima facie* sujette à capture. Les navires et leurs chargements ont d'ordinaire ce caractère. Parmi les variétés infinies de biens se trouvant à terre, les uns ont ce caractère, d'autres ne l'ont pas. Il y a des objections très sérieuses, de nature morale et économique, à soumettre toute propriété sur terre à saisie militaire. Ces objections ont paru suffisantes pour écarter le droit de capture reconnu *prima facie*. Quant aux marchandises en mer, ces objections ont si peu de force que le droit de capture reconnu *prima facie* subsiste ».

Il n'y a pas de différence à établir maintenant entre la capture en mer et la saisie au port; et, sauf la pratique introduite par la Déclaration de Paris en faveur de navires neutres, il est sans importance de savoir sur quels navires les cargaisons saisies peuvent se trouver.

Conformément à l'Ordre en Conseil de 1665, en ce qui concerne les droits du Lord Grand Amiral dans les temps passés, lesquels droits sont maintenant ceux du Roi, dans son office d'Amirauté, « tous navires et marchandises,

arrivant dans les ports, havres ou rades d'Angleterre ou d'Irlande, à moins qu'ils n'y abordent volontairement en révolte, ou amenés par les croiseurs du Roi » appartenaient au Lord Grand Amiral et appartiennent maintenant à la Couronne. Et, d'après Lord Stowell, « l'usage a interprété cela en y comprenant les navires et marchandises déjà entrés dans les ports, havres ou rades, et non seulement dans ceux d'Angleterre et d'Irlande, mais de toutes les possessions en dépendant ». Voy. l'affaire du *Rebeckah* [1799] (1 C. Rob. 227, 232; 1 Eng. P. C. 118, 121, 122).

Il n'a jamais été prétendu que les marchandises ennemies échappent à capture ou saisie si elles se trouvent sur navire anglais.

C'est sans doute la raison pour laquelle on ne rapporte pas de jugements sur ce point; mais, si l'on désire que des décisions des Cours des Prises montrent que des cargaisons ennemies ont été capturées sur des navires anglais, on peut se référer aux affaires du *Conqueror* (2 C. Rob. 303) et du *Mashona* [1900] (17 Cape S. C. 136; 10 Cape Times L. R. 163) et au *Journal of Comparative Legislation*, 1900, p. 326. Voy. aussi l'affaire de la cargaison de l'*Emulous* [1813] (1 Gallison, 563; et en appel *sub nom.* Brown. c. The United States [1814], 8 Cranch, 110) pour l'opinion de M. le juge Story dans des cas de ce genre.

Quant à la proposition que le droit de saisie ou de capture de la propriété ennemie transportée comme cargaison sur navires anglais n'existe plus depuis la Déclaration de Paris, il est manifeste que la Déclaration a seulement modifié ou limité le droit en faveur des neutres, au profit et pour la protection du commerce des neutres et dans l'intérêt des bons rapports internationaux, et qu'elle n'a, en aucune autre façon, affaibli ou détruit le droit général.

On sait que les États-Unis d'Amérique s'abstinrent d'accéder à la Déclaration de Paris, parce qu'ils désiraient que toute propriété privée fût exempte de capture en mer, ce que d'autres États ont toujours refusé d'admettre. Et en pratique, qu'adviendrait-il de telles cargaisons? Un navire anglais ne pourrait pas, en temps de guerre, la transporter ou la remettre à l'ennemi, soit directement, soit par intermédiaire, puisqu'il ne lui est pas permis d'avoir des relations avec l'ennemi. A mon point de vue, il est parfaitement clair que la marchandise ennemie transportée sur navire anglais est sujette à saisie au port et à capture en mer en temps de guerre.

La cargaison ayant été vendue, la Cour ordonne le versement aux plaignants du produit de la vente.

Comme j'ai un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne les frais et comme il est évident que ceci est un cas susceptible d'examen, j'exercerai mon pouvoir en disant qu'il n'y a pas lieu à l'attribution de frais au profit du réclamant.

Sur demande de l'Attorney General il a été accordé un sursis à l'exécution pour trois semaines, et, en cas d'appel, jusqu'à examen de celui-ci.

Du 23 novembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor; Thomas Cooper et Co.

13

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 novembre 1914

Déclaration de Paris, Marchandise neutre sur navire ennemi, Appareil de signalisation appartenant a un neutre, Capture, Recours a la Couronne.

La Déclaration de Paris qui soustrait à capture la marchandise neutre sur navire ennemi vise par ce terme la cargaison mais non un objet tel qu'un appareil de signalisation qu'on prétend appartenir à une Compagnie neutre et avoir été placé à bord du navire ennemi à titre de location ;

S'il appartient à la Cour des Prises d'ordonner la restitution à leurs propriétaires d'objets trouvés à bord et facilement détachables tels que chronomètres ou sextants appartenant au capitaine où à l'équipage, il n'en est pas de même pour un appareil fixé au navire et revendiqué par un neutre;

Une semblable réclamation doit être adressée par l'intéressé à la Couronne.

(Navire allemand *Schlesien*)

Le *Schlesien*, vapeur allemand de 5.536 tonnes, enregistré au port de Brême, appartenant au Norddeutscher Lloyd fut capturé en mer par le navire *Vengeance* de la marine de S. M. et conduit à Plymouth. La Submarine Signal C°, société formée selon les lois de l'État du Maine États-Unis d'Amérique présenta une réclamation en se prétendant propriétaire d'un appareil de signalisation sous-marine se trouvant à bord. Son directeur attesta que l'appareil avait été loué par l'agence de la Compagnie à Brême, que l'original du contrat était en Allemagne mais que l'agence n'avait pu que conclure une location conformément à l'usage établi. On invoqua, en conséquence, pour la compagnie, qu'il s'agissait là de biens neutres, protégés par la Déclaration de Paris de 1856.

Sir Samuel Evans, président :

Je condamne ce navire comme prise et ordonne sa mise en vente. En ce qui concerne l'appareil de signalisation sous-marine, il est dit qu'il est la propriété d'une Compagnie américaine. Dans l'affidavit qui a été produit, il est dit que l'instrument a été fourni par une agence de la Compagnie à Brême. Je ne sais rien de la constitution de cette soi-disant agence et le contrat de location de l'appareil n'est pas produit. Il n'y a pas preuve suffisante pour me permettre de dire que l'appareil appartenait à une Compagnie américaine et qu'il n'appartient pas à l'agence de Brême.

Je veux bien admettre cependant que les clauses concernant la propriété sont comprises dans un document en forme de contrat de location qui a été produit. L'argument du conseil des plaignants était que, suivant les termes précis de la Déclaration de Paris, l'appareil devait être protégé comme « bien neutre ». Il est vrai que les termes « biens neutres » et « biens ennemis » sont employés dans la Déclaration, mais jusqu'à présent

ces termes ont toujours été entendus comme s'appliquant à la cargaison transportée par le navire. Dans le texte français de la Déclaration, les mots sont dans chaque cas : « la marchandise » et il est clair qu'ils entendent couvrir des marchandises. Cet appareil n'était pas une marchandise.

Le conseil des plaignants a soutenu que la réclamation était « dans l'esprit de la Déclaration de Paris ». L'intention de la Déclaration a été de faire que, pendant l'état de guerre, il y ait autant de facilités et aussi peu de trouble que possible pour ceux qui sont engagés dans le commerce neutre. Il est bien certain que sur un navire de construction moderne beaucoup d'appareils semblables à celui en question peuvent être installés et faire partie du navire. Je suis loin de dire que si des objets de ce genre peuvent être facilement détachés, ils ne doivent pas être restitués par les capteurs, s'ils le jugent convenable, aux personnes qui paraissent en être les propriétaires. Des objets tels que des chronomètres privés, compas ou sextants appartenant au capitaine où à l'équipage ont été rendus et j'ai donné des instructions générales au Marshal pour que ces objets fussent rendus. Mais cela est tout à fait différent du fait d'affirmer que les plaignants ont le droit de venir devant cette Cour et de dire : « cette pièce spéciale d'un appareil fixé au navire m'appartient et je demande de statuer sur elle ». La Cour des Prises n'est pas faite pour cela. Elle existe pour dire si, en ce qui concerne le navire tel qu'il est, il y a lieu à condamnation comme prise. J'ai condamné ce navire comme prise et je considère que je ne suis pas appelé à examiner des questions de propriété pour les différentes parties du navire ni à rechercher si elles ont été louées et si la propriété en est restée aux bailleurs originaires. Il est de grande importance de faire ce qui est équitable et juste pour les neutres, mais dans une réclamation de ce genre, l'affaire doit être traitée par l'Exécutif et par ceux qui donnent leur avis à la Couronne ; et s'ils tiennent pour certain que cette propriété appartenait à des Américains, ils peuvent agir en conséquence. En ce qui concerne la Cour, l'appareil doit être considéré comme partie du navire qui est condamné.

(Permission d'en appeler au Conseil privé a été donnée).

Du 30 novembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'avocat du Trésor ; Waltons et Cie.

14

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 7 décembre 1914

MARCHANDISE ENNEMIE CHARGÉE SUR NAVIRE ANGLAIS AVANT L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, ENTRÉE DANS UN PORT ANGLAIS, CONFISCATION. PÉTROLE DANS LES CITERNES D'UN PORT, PROPRIÉTÉ ENNEMIE SUR MER

ET SUR TERRE, PORT ; CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, RÉSERVE ; INDEMNITÉS RÉCLAMÉES AU CAPTEUR DE LA CARGAISON, FRÊT, FRAIS DE DÉBARQUEMENT ET D'ENTREPÔT, FRAIS DE SÉJOUR DU NAVIRE AU PORT.

La marchandise ennemie chargée à bord d'un navire anglais avant l'ouverture des hostilités est confiscable lorsque ce navire entre dans un port anglais;

Le pétrole composant la cargaison de ce navire, une fois versé dans les citernes du port, n'en reste pas moins propriété ennemie se trouvant dans un port et non à terre et, comme telle, sujette à confiscation et justiciable de la Cour des Prises;

Il en serait de même si l'on considérait que ce pétrole n'est plus dans un port mais à terre.

Des sujets allemands ne peuvent se prévaloir des dispositions des articles 3 et 4 de la Convention VI de La Haye de 1907 au sujet desquelles l'Allemagne a fait une réserve.

Le capteur doit-il indemniser les intéressés pour le frêt, les frais de débarquement, d'entrepôt, d'examen de la cargaison? (Non résolu par la sentence mais par le consentement de la Couronne à payer une indemnité).

Il n'a pas à indemniser un navire anglais des frais de séjour dans un port anglais occasionnés par la procédure de prise lorsque celle-ci a interrompu le voyage du navire à destination d'un port ennemi.

(Navire anglais *Roumanian* [cargaison])

Avant l'ouverture de la guerre entre l'Allemagne et la Grande Bretagne, le vapeur-citerne anglais *Roumanian*, appartenant à la Petroleum Steamship C° Lim. de Londres, avait chargé à Port Arthur, Texas, 6.264 tonnes de pétrole à destination de Hambourg. Ce pétrole appartenait à une compagnie allemande l'Europäische Petroleum Union Gesellschaft, de Brême : celle-ci était un groupement international et la plupart de ses actions appartenaient à des sociétés de pays alliés ou neutres : savoir, 40 0/0 des actions à une société roumaine, 21 0/0 à une société russe, 29 0/0 à des sociétés belges et 10 0/0 seulement à une société allemande. Cette compagnie était elle-même propriétaire de 362.575 actions sur 362.582 de la Petroleum Steamship C° Lim. En raison de l'état de guerre, le capitaine du *Roumanian* reçut en mer l'ordre de ses propriétaires de ne pas continuer son voyage sur Hambourg, mais de se rendre dans un port anglais : il se rendit à Dartmouth puis à Purfleet. Là on commença à décharger le pétrole dans les citernes du port : 4.800 tonnes environ avaient été ainsi déchargées lorsque, le 22 août, l'officier des douanes avisa le capitaine que la cargaison de pétrole était saisie. Devant la Cour des Prises, le Procureur général demande la condamnation de celle-ci comme propriété ennemie. L'Attorney-general invoque que la totalité de cette cargaison, y compris le pétrole déjà déversé dans les citernes, a été saisie dans un port et que, par suite, cette prise relève de la juridiction de la Cour : peu importe qu'une partie de la cargaison ait été débarquée. Il invoque que la Compagnie propriétaire de la cargaison est une Compagnie allemande et que la Cour n'a pas à rechercher quels en sont les actionnaires. Il conteste la réclamation des propriétaires du navire à raison des frais du séjour de celui-ci à Dartmouth : s'il n'y était pas venu, il serait allé à Hambourg où il aurait été confisqué. Il admet le paiement d'un frêt proportionnel, à titre de concession gracieuse, parce que le navire a été détourné de sa route par ordre, ainsi que la restitution des frais de déchargement et d'entrepôt. Les réclamants (Compagnie propriétaire du navire, Compagnie

allemande propriétaire du pétrole et Compagnie propriétaire des citernes où celui-ci avait été entreposé) contestent la validité de la prise parce que celle-ci a été effectuée sur un objet se trouvant à terre : comme telle cette saisie échappe à la juridiction des prises. On invoque aussi que la Compagnie propriétaire du pétrole, bien que société allemande, est, en réalité, une combinaison internationale groupant des sociétés et des individus alliés et neutres.

Sir Samuel Evans, président :

Cette cargaison consistait en 6.264 tonnes de pétrole raffiné. Elle fut chargée sur le vapeur *Roumanian* à Port Arthur, Texas. Les documents commerciaux sont présentés comme preuve. Sans entrer dans le détail, il suffit de dire que le chargement a eu lieu avant l'ouverture de la guerre et que la cargaison de pétrole était à destination de Hambourg. A toutes les dates importantes pour la décision de l'affaire, le pétrole était la propriété d'une Compagnie allemande, donc la propriété de sujets ennemis.

A titre de propriété ennemie, il est réclamé par la Couronne comme ayant été saisi pour le compte de celle-ci, comme bonne prise en vertu des droits d'Amirauté appartenant à la Couronne. D'autre part, la compagnie allemande propriétaire soutient que la cargaison ne pouvait pas être ainsi légalement saisie et subsidiairement qu'une partie du pétrole qui avait déjà été déchargée dans des citernes, à terre, ne pouvait pas être légalement saisie.

Il y a d'autres réclamations formulées par les propriétaires du navire pour frêt et débours et aussi par les propriétaires des citernes pour frais et débours à eux dûs comme entrepositaires. Ces dernières réclamations ont déjà été examinées à l'amiable et il en sera décidé à la fin de ce jugement. La principale question est soulevée par la réclamation présentée par les propriétaires du pétrole.

Trois compagnies à responsabilité limitée interviennent dans l'histoire de cette affaire. Je vais, dans un but de commodité, les décrire et ensuite, je me référerai à elles par des noms abrégés. Ce sont :

1° L'Europäische Petroleum Union Gesellschaft, M. B. H., de Brème. Des groupes et sujets neutres sont actionnaires de cette Compagnie dans une proportion considérable. C'est une Compagnie dûment constituée selon la loi allemande et elle a demandé à comparaître comme telle dans cette procédure. Il y a eu quelques discussions au sujet de sa constitution, mais il n'a pas été réellement contesté qu'elle fût une Compagnie allemande. Elle l'est nettement. Je désignerai désormais cette Compagnie en disant « la Compagnie allemande ». Elle était propriétaire de la cargaison de pétrole;

2° La Petroleum Steamship C° Ltd. Cette Compagnie est une Compagnie anglaise, enregistrée conformément aux Companies Acts de 1908 et 1913. Les actions en grande majorité appartenaient à la Compagnie allemande, mais il y avait aussi des actionnaires anglais et des administrateurs anglais; elle faisait ses opérations dans ce pays. Je désignerai désormais cette société en disant « la Compagnie de navigation ». Elle était propriétaire du vapeur *Roumanian*;

3° La British Petroleum C° Ltd. La même remarque s'applique à elle. C'est aussi une Compagnie anglaise et elle sera désormais désignée comme « la Compagnie des citernes ». Elle était entrepositaire et propriétaire des citernes dans lesquelles le pétrole a été en partie déchargé.

Les faits importants ne sont pas, en substance, discutés. Je les rappellerai brièvement.

Alors que le *Roumanian* effectuait son voyage en haute mer, le secrétaire du Lloyd écrivit aux directeurs de la Compagnie de navigation que les Lords Commissaires de l'Amirauté étaient d'avis que, dans l'intérêt national, le *Roumanian* qui, d'après les rapports du Lloyd, était en route pour Hambourg, devait être dirigé sur un port du Royaume-Uni. Lorsque le navire entra dans la Manche, son capitaine (M. Ross) reçut, le ou vers le 14 août, ordre des propriétaires par le sémaphore du Lloyd à Prawle Point de se rendre à Dartmouth pour ordres. Le navire alla donc à Dartmouth où il arriva apparemment le 14 août. Il y resta jusqu'au 20 août, date à laquelle ses propriétaires lui ordonnèrent d'aller à Londres. Il arriva à Purfleet le 21 août et fut amarré au wharf de la Compagnie des citernes le même jour à midi. Le déchargement du pétrole dans les citernes de la Compagnie à l'aide de pompes et de tuyaux commença immédiatement. Les courtiers de navire avaient à informer et ont informé la douane de l'arrivée du vapeur afin que l'huile pût être examinée pour déterminer si elle était sujette à un droit ou non. La douane ne libère une cargaison d'huile qu'après l'avoir examinée et avoir déterminé si un droit est payable pour elle ou non. L'officier des douanes visita le vapeur à Purfleet le 21 août vers 4 heures après midi. Une partie de l'huile avait été déjà débarquée. Il examina à l'aréomètre un échantillon pris dans l'une des citernes du vapeur. L'échantillon se rapprochant de l'application des droits, il l'emporta pour examen au laboratoire de la douane. Le lendemain 22 août, à 3 h. 30 après midi, il revint au navire et préleva un autre échantillon, cette fois sur le tuyau de vidange. Ce n'est que le 24 août qu'il reçut le rapport du chimiste de la douane. Entre temps, le 22 août vers 7 heures du soir, une lettre fut remise à bord du navire par l'officier des douanes de Gravesend ; en voici la copie : « Au capitaine du vapeur *Roumanian*, Purfleet. Douane de Gravesend, 22 août 1914. Monsieur, — J'ai à vous informer que votre cargaison d'environ 6.264 tonnes de pétrole raffiné est placée sous séquestre. Votre obéissant serviteur, H. Burrell, Senr ».

C'était une saisie de la cargaison comme prise opérée par le service spécial de guerre de la douane, pour le compte de la Couronne. A ce moment, 4.800 tonnes, en chiffres ronds, avaient été déchargées dans les citernes et 1.400 tonnes restaient encore à bord. Pour compléter cet historique, l'attestation délivrée le 24 août établissait que l'huile était d'une qualité exempte de droits. L'officier des douanes dont il a été parlé en premier lieu dépose que, jusqu'à ce que la cargaison soit déclarée exempte de droits, elle est considérée comme restant sous le contrôle de la douane et qu'il y aurait eu infraction aux lois fiscales si une livraison avait eu lieu auparavant.

En ce qui concerne les 1400 tonnes qui restaient à bord il est parfaitement clair que, d'après le Droit International, elles étaient confiscables comme se trouvant à bord d'un navire entré au port après l'ouverture des hostilités. Dans leur réclamation, les propriétaires allemands invoquent la Con-

vention VI de La Haye. Mais cette Convention de La Haye n'est pas du tout applicable à ce cas. Si le cas est considéré comme analogue à celui d'une cargaison ennemie sur navire ennemi soumis aux articles 3 et 4 de la Convention, des sujets allemands ne pourraient jamais baser une réclamation sur ces articles, pour le motif que l'Allemagne a refusé de les ratifier et n'y est pas partie.

Mais la principale question contestée entre la Couronne et les plaignants est de savoir si les 4.800 tonnes déjà déchargées et se trouvant dans les citernes de la Compagnie des citernes étaient confiscables comme prise en vertu du droit d'Amirauté. La base de l'argumentation de la Compagnie allemande est que l'huile était à terre et que la propriété ennemie à terre ne peut pas être saisie comme prise. Les citernes sont contiguës au wharf de la Compagnie des citernes où le navire était amarré et étaient utilisées avec le wharf pour les cargaisons d'huile. Leur distance du wharf était de 100 à 150 yards.

Cette importante question peut être considérée sous deux aspects. En premier lieu, l'huile en citerne était-elle « à terre » dans le sens du Droit International ou bien était-elle encore « au port », en ce qui concerne l'application des principes sur la saisie de la propriété ennemie au port? Deuxièmement, même si effectivement elle était « à terre », était-elle, dans les circonstances de cette cause, exempte de saisie et de confiscation prononcée par une Cour des Prises?

Avant de traiter particulièrement ces deux questions, il sera d'un grand secours d'examiner le sujet tout entier d'une façon générale. Suivant les usages des temps passés et selon les vues de quelques-uns des juristes les plus réputés et faisant le plus autorité en Droit International, toute propriété ennemie à terre de même que sur mer ou dans les ports, baies et rivières pouvait être capturée et confisquée. Mais, parfois, en vertu de traités spéciaux et ensuite par l'adoucissement des règles considérées comme strictement applicables aux propriétaires ennemis de biens privés, la capture de ces biens sur terre a été évitée et est tombée en désuétude.

La situation présente est bien exposée par Hall dans son ouvrage *International Law* (6e éd.), p. 435 : « Dans l'ensemble, sauf la précision faite au sujet des eaux territoriales » (c'est-à-dire à l'exception de la propriété entrant dans les eaux territoriales avant le commencement de la guerre, voy. p. 431) « la saisie par un belligérant d'une propriété se trouvant dans sa juridiction serait entièrement en opposition avec la tendance de l'opinion moderne et de la pratique; l'usage contraire, en tant qu'il s'agit de propriété privée, a été jusqu'à ces derniers temps trop partiel dans son application et s'est étendu largement pendant une période trop courte pour faire qu'une appropriation soit prohibée en vertu de la coutume comme règle de droit strict; et, comme elle est admise par les règles générales du droit, une règle particulière d'immunité ne peut être établie que par la coutume. Actuellement donc, on ne peut pas dire qu'un belligérant commette un acte nettement illégal en confisquant une propriété privée de ses ennemis, se trouvant dans sa juridiction sans être garantie par la con-

fiance publique; mais l'absence de toute mesure de confiscation dans les dernières guerres européennes autant que l'intérêt commun de toutes les nations et le sentiment actuel autorisent à espérer que ce droit expirant n'entrera plus jamais en vigueur et qu'il sera bientôt complètement éteint par désuétude ».

On devrait cependant se souvenir — ce que l'on oublie souvent — qu'un facteur essentiel de la modération dans la sévérité de la saisie sur terre était le désir de sauver de la confiscation la propriété de sujets d'un État ennemi qui étaient déjà dans le pays belligérant à l'ouverture des hostilités. On a commencé par exempter l'argent prêté par des individus d'un État ennemi à un État belligérant. Ensuite la propriété immobilière a été exemptée d'abord de la confiscation complète et plus tard du séquestre de ses produits. Puis vinrent des traités accordant un délai pour exporter d'un pays belligérant la propriété commerciale à l'ouverture des hostilités.

Hall, dans l'ouvrage déjà cité (p. 434), parle de ce progrès et en donne les raisons que voici : « La coutume qui est devenue générale d'autoriser les sujets d'un État ennemi à résider sur le territoire d'un belligérant tant qu'ils s'y conduisent bien, apporte avec elle, comme conséquence nécessaire, la sécurité de leurs propriétés dans sa juridiction, sauf pour les biens qui arrivent dans les eaux territoriales, et indirectement, en conséquence, elle a beaucoup fait pour développer un usage de non confiscation; mais comme cette coutume n'est pas en elle-même strictement obligatoire, elle ne peut pas conférer une force obligatoire et les traités qui contiennent des stipulations sur ce point, bien que nombreux, sont loin de lier tous les pays civilisés, même pour octroyer un délai pour l'exportation de la propriété commerciale ».

J'ai déjà eu l'occasion de me référer à une note de Dana dans son édition de Wheaton (8e édit., 1866, p. 451, note 171). Elle ne traite pas seulement, de façon excellente, de la distinction entre la saisie sur terre et la capture en mer, mais elle met aussi en relief les raisons pour lesquelles « les marchandises maritimes » et les « cargaisons » doivent être considérées différemment sans, je crois, spécifier que les « marchandises » ou les « cargaisons » doivent flotter effectivement au moment de la saisie. Quoi qu'il en soit, je ne m'excuse pas de citer le passage comme contenant des considérations dignes d'être notées dans le cas actuel. « *Distinction suivant que la propriété est sur mer ou sur terre.* La guerre est l'exercice de la force par des groupements politiques, dans un but de contrainte. Les civilisations modernes ont reconnu certains modes de contrainte comme justifiés. Leur emploi contre les intérêts matériels est préférable aux actes de force contre les personnes. Lorsque la propriété privée est capturée, c'est parce qu'elle présente un caractère tel ou qu'elle est située de telle sorte que sa capture est un moyen justifié de contraindre la Puissance avec laquelle nous sommes en guerre. Si la Puissance ennemie possède un intérêt dans la propriété qui peut lui être nécessaire pour la guerre, ce fait la rend *prima facie* sujette à capture. L'ennemi a un intérêt de cette nature dans

toute propriété marchande et convertible se trouvant sous son contrôle ou appartenant à des individus vivant sous son contrôle, que ce soit sur terre ou sur mer, car elle constitue un objet de taxation, de contribution et de confiscation. L'humanité et la pratique des temps modernes ont amené à s'abstenir de saisir la propriété privée qui n'est pas directement susceptible d'un usage de guerre, lorsqu'elle se trouve sur terre. Quelques-unes des raisons s'en trouvent dans les variétés infinies de cette propriété — depuis les choses presque sacrées jusqu'aux objets purement marchands, dans la difficulté de distinguer entre ces variétés, dans le besoin qu'on a de beaucoup d'entre elles pour assurer la vie des non combattants et des animaux, dans le nombre illimité des lieux et objets qui seraient livrés à la force militaire et dans les dangers moraux qui accompagneraient les perquisitions et saisies dans les maisons et chez les non combattants. Mais, en haute mer, ces raisons n'existent pas. Les objets strictement personnels ne sont pas saisis d'ordinaire. Les « cargaisons » consistent uniquement en marchandises. La marchandise expédiée par mer l'est volontairement; elle est embarquée par des négociants dans un but de lucre, en assumant les risques de guerre; sa valeur est généralement susceptible d'être convertie en argent et peut être couverte par une assurance; elle est sous la garde d'hommes entraînés et payés pour cela; et la mer, sur laquelle elle est expédiée, est *res omnium*, le champ commun de la guerre et du commerce. Le but du commerce maritime est l'enrichissement du propriétaire par le transport sur ce champ commun et c'est une source ordinaire de revenus pour la Puissance sous le gouvernement de laquelle le propriétaire réside.

« La question peut donc être résumée ainsi : La marchandise, soit sur mer, soit à terre, dans laquelle la Puissance ennemie possède des intérêts pour les besoins de la guerre est *prima facie* sujette à capture. Les navires et leurs cargaisons présentent d'ordinaire ce caractère. Parmi les variétés infinies de biens se trouvant à terre, quelques-uns ont ce caractère et d'autres ne l'ont pas. Il y a de très sérieuses objections, de nature morale et économique, à soumettre à saisie militaire toute propriété se trouvant à terre. Ces objections ont paru suffisantes pour faire échec au droit de capture existant *prima facie*. Ces objections s'appliquent si faiblement aux marchandises sur mer que le droit de capture existant *prima facie* a été maintenu ».

Nous débutons donc, en examinant le cas actuel, par cette formule générale que toute propriété ennemie — navires et cargaisons — peut, après l'ouverture de la guerre, être capturée *jure belli*, sur mer, dans les fleuves, ports et havres de ce pays. (D'autres captures qui peuvent être faites ne concernent pas cette affaire). Toutes ces captures sont jugées par la Cour des Prises et la condamnation ne peut être prononcée que par cette Cour.

Dans les temps passés, des conflits constants furent débattus entre les tribunaux de droit commun et la Cour d'Amirauté quant à la juridiction réclamée par celle-ci sur des affaires civiles et maritimes surgissant dans des ports, havres, fleuves ou baies compris dans l'étendue d'un Comté à

l'égard duquel les tribunaux de droit commun prétendaient avoir juridiction exclusive.

Mais la juridiction exclusive de la Cour d'Amirauté en matière de prise ne fut jamais contestée. « La nature de l'action — *prise ou non* — a pour effet non seulement de donner compétence à la Cour des prises, mais d'exclure le droit commun » disait Lord Mansfield dans l'affaire Lindo c. Rodney (2 Dougl. 615 n.). Ces fonctions de la Cour des prises ont été dévolues à cette Division de la Haute Cour et des conflits entre les différentes Divisions ne se produiraient pas aujourd'hui. On a considéré cependant que les *Judicature Acts* ne rendaient pas inutile la commission donnée par la Couronne au début de chaque guerre; et, en conséquence, une commission fut donnée au début de cette guerre dans les mêmes termes essentiels, je crois, que les anciennes commissions. Par cette commission, la Cour est « autorisée et invitée à procéder judiciairement au sujet de toutes captures, saisies, prises, reprises de tous navires, vaisseaux et marchandises qui ont été ou seront capturés, à ouvrir des débats à ce sujet et à en juger; et, conformément aux usages de l'Amirauté et au Droit international, aux statuts, règles et règlements alors en vigueur à ce sujet, à adjuger et condamner tous ceux de ces navires, vaisseaux et marchandises appartenant à l'Empire allemand, à ses citoyens ou sujets ou à toutes autres personnes habitant dans un quelconque des pays, territoires ou possessions dudit Empire allemand, et qui seront amenés devant vous pour jugement et condamnation ». (Une commission spéciale a été délivrée en ce qui concerne l'Autriche-Hongrie). Comme le dit Lord Mansfield dans l'affaire Lindo c. Rodney : « Elle — c'est-à-dire la commission — ne dit pas : marchandise en mer. Elle ne dit pas : marchandises à bord. « *Représailles* » est le terme le plus général qui puisse être employé ». Et il ajoutait : « Dans les affaires *civiles et maritimes*, pour donner juridiction à la Cour d'Amirauté » — il désignait ainsi la juridiction ordinaire de la Cour — « le procès-verbal doit invoquer que le fait donnant lieu à poursuite s'est produit en haute mer et par conséquent si tel était le sens de la commission ou la règle de droit » — c'est-à-dire en matière de juridiction des prises — « cela eût été exprimé ainsi dans la commission ».

Dans le cas présent, le vapeur *Roumanian* portait, dès l'ouverture de la guerre, une cargaison ennemie. Cette cargaison, comme telle, était sujette à capture ou à saisie comme prise, soit en haute mer, soit à l'arrivée du navire au port. Le navire n'était pas tenu de venir dans un port de ce pays, mais il se trouvait dans un dilemne. Sa cargaison était destinée à Hambourg où elle était consignée suivant la charte partie et le connaissement. Livrer la marchandise à Hambourg était interdit; cela eût été faire commerce et avoir rapport avec l'ennemi. Rester en mer était impossible. Si le navire avait fait route vers un port d'un autre pays ou même s'il était resté en mer, il eût été susceptible d'être capturé par un croiseur allemand. S'il en était ainsi advenu, il aurait pu être conduit à Hambourg où la Compagnie allemande aurait pu mettre en sûreté la cargaison et l'État ennemi aurait capturé le navire par dessus le marché. Naturellement ceux qui avaient la

responsabilité du navire ont eu parfaitement raison de le faire dévier de sa route pour le faire entrer dans un port de ce pays.

Examinons maintenant les conséquences pour la cargaison et ses propriétaires. Lorsque le navire entra et avec raison dans un port anglais, il ne pouvait pas empêcher que l'huile qui était à bord y entrât avec lui, à moins qu'elle n'ait été au préalable déversée en mer. Il n'était pas tenu de le faire. Indépendamment du travail nécessité et de la perte, il a pu espérer qu'il tirerait son frêt de la valeur de la cargaison.

Mais s'il m'était possible pour un instant de personnifier la cargaison, je demanderais : quel droit avait-elle d'entrer dans ce pays ? quel droit avait-elle à espérer, en ce pays, protection, à la charge de tous, des intérêts de ses propriétaires ? Ses propriétaires ne pouvaient pas avoir donné l'ordre de la livrer à qui que ce soit ici, pour leur compte ; personne n'aurait pu accepter cette livraison pour eux, car c'eût été contraire à la loi. Il se peut que les propriétaires du navire aient exercé leurs droits de gage pour frêt en la vendant, en totalité ou en partie, si elle n'avait pas été saisie, mais ils n'ont pas eu l'intention de le faire. Elle a été livrée — non, ceci est un terme ambigu — 4.800 tonnes ont été versées dans les citernes ; et elles étaient là, sauf une sorte d'entente tacite quant au gage pour frêt. C'étaient en quelque sorte des *nullius bona*. Cette cargaison vint au port comme marchandise maritime de l'ennemi, sujette à saisie et à mon avis la totalité resta telle, jusqu'à ce qu'elle fût formellement saisie le 22 août pour le compte de la Couronne. Je ne vois pas comment ou par quel procédé la partie qui se trouvait à une extrémité du tuyau, dans les citernes à terre, aurait cessé d'être cargaison ennemie saisissable, plus que la partie restant dans le navire à l'autre extrémité. A mon avis, l'opinion qu'une partie fut saisie au port et l'autre à terre et non au port serait pédantesque et erronée.

Mais, par déférence pour les arguments concernant les questions soulevées, je dois m'en occuper ainsi que des cas cités auxquels j'ajouterai quelques autres cas.

Il a été énergiquement soutenu, quant au 4.800 tonnes, que la saisie en fut faite à terre et non au port ; et qu'en conséquence cette Cour n'avait aucune juridiction sur cette prise.

Le mot « port » est susceptible de différents sens. En relation avec les marchandises ennemies — qui, par leur nature, sont susceptibles de prise navale quand elles sont en mer après le commencement des hostilités — je pense que le mot « port » a une signification qui s'étend au-delà de la partie couverte par les eaux dans laquelle un navire portant des marchandises se maintient à flot. En effet, le conseil des propriétaires allemands a concédé qu'un wharf en bordure est compris dans le « port » dans ce sens, bien que se trouvant strictement « à terre ». Je ne vois pas quelle différence pourraient faire les cent yards existant depuis le bord du wharf.

Sir Matthew Hale dans son *De Portibus Maris*, chap. II (Hargrave's Law Tracts p. 46, 47, 48) décrit de la façon suivante les « ports » et « baies » :

« Un *port* est un havre et quelque chose de plus.

« 1° C'est un endroit pour l'arrivée et le déchargement des navires ou vaisseaux;

« 2° Il reçoit en outre un caractère civil par l'octroi de franchises et de privilèges comme il sera exposé;

3° Il comprend une *ville* ou cité ou bourg, qui est le *caput portus*, pour recevoir les marins et les marchands, pour mettre en sûreté et vendre leurs marchandises et pour le ravitaillement de leurs navires. Ainsi un port est *quid aggregatum*, consistant en quelque chose de naturel, c'est-à-dire un accès à la mer par lequel les navires peuvent commodément venir, une situation garantie contre les vents où ils puissent être en sûreté et un bon rivage où ils puissent décharger dans de bonnes conditions; quelque chose d'artificiel, comme des quais, wharfs, grues, magasins et entrepôts; et quelque chose de civil c'est-à-dire des privilèges et franchises c'est-à-dire *jus applicandi, jus mercati* et diverses autres concessions de l'autorité civile...

« Il y a deux catégories de baies, à savoir les baies de la mer et les baies des ports;

« Les premières sont de petites pénétrations de la mer, soit dans les limites ou l'étendue d'un port soit en dehors, ce sont d'étroits passages établis ayant des rives de chaque côté. Les autres, c'est-à-dire les baies des ports, sont telles en vertu d'une sorte de définition civile, de telle façon que, bien qu'en raison de leur étendue et de leur situation elles pourraient être des ports, cependant elles font partie ou dépendent d'autres ports. Et cela commença ainsi. Le roi ne pouvait avoir un douanier et un contrôleur dans chaque port ou havre. Ces fonctionnaires des douanes furent établis dans quelques ports principaux, et les petits ports voisins, devinrent par ce moyen, des baies ou des dépendances de ceux où les fonctionnaires des douanes étaient établis ».

On remarquera que les « entrepôts » sont expressément compris dans la définition du « port ». Et, dans la présente affaire, les réservoirs de la Compagnie des citernes ne sauraient être placés dans une catégorie plus relevée ou autre que les « entrepôts ». Les réservoirs sont des entrepôts à huile.

Les cas de l'*Ooster Eems* (1 C. Rob. 284 n.; 1 Eng. P. C. 136 n.) et du *Two Friends* (1 C. Rob. 271; 1 Eng. P. C. 130) ont été cités. Les faits, dans dans ces cas, étaient complètement différents. Au sujet de celui de l'*Ooster Eems*, lord Stowell disait dans l'affaire du *Two Friends* « que ces marchandises n'avaient jamais été prises en haute mer, qu'elles étaient passées entre les mains de transitaires particuliers pour livraison à des particuliers et qu'elles avaient été saisies ensuite à terre comme prise ». Et dans le cas du *Two Friends* (1. C. Rob. p. 284; 1 Eng. P. C. p. 136), lord Stowell n'acceptait pas l'argument que les marchandises se trouvant sur le rivage ne relevaient plus de la juridiction de la Cour d'Amirauté en matière de prises. Le paragraphe concluant de son jugement est le suivant : « Mais le cas présent rentre radicalement dans la catégorie des prises et comme tel toutes les conséquences de la prise s'en suivront. Si les marchandises sont déplacées avant le commencement de la procédure, elles n'en restent pas moins susceptibles d'être appelées par une signification. — Un autre moyen a été

employé dans cette affaire, par voie de signification personnelle, comme convenant mieux aux parties contre lesquelles la procédure est engagée. Dans l'ensemble, je suis d'avis, que les marins anglais ont le droit d'obtenir ici justice; que ces marchandises étant objet de prise, même la portion qui a été débarquée est sujette à la juridiction de cette Cour et, en conséquence, je dois rejeter la protestation ».

C'était une affaire de sauvetage après recapture, alors qu'une partie de la cargaison sauvée avait été débarquée avant que les poursuites n'eussent été engagées. A mon avis, rien de ce qui a été décidé dans ces affaires ne fait obstacle à la réclamation de la Couronne dans le cas présent.

Le conseil de la Compagnie allemande a également cité l'affaire de l'*Hoffnung* (6 C. Rob. 383; 1 Eng. P. C. 583) et celle du *Charlotte* (6 C. Rob. 386 n.; 1 Eng. P. C. 585 n.). La première était une affaire dans laquelle, avant la saisie à l'ouverture des hostilités, une partie de la cargaison avait été déjà vendue et avait été employée à la réparation du navire, également avant la saisie. Il fut décidé que les capteurs ne pouvaient pas réclamer d'indemnité au navire du fait que la cargaison avait été ainsi vendue et employée. Dans l'autre affaire, la Cour a jugé que le produit de la réalisation de la partie de cargaison déjà vendue et livrée avant qu'elle ne fût sujette à saisie n'était pas soumis à la juridiction de la Cour des prises. Il ne me semble pas que ces décisions puissent venir en aide à la réclamation des propriétaires allemands dans le cas présent.

L'autre autorité invoquée est le cas bien connu de *Brown c. The United States* (8 Cranch (Amer.), 110). Il a été jugé devant la Cour de District par le juge Story et est rapporté sous le titre *The Cargo of the Ship Emulous* [1813] (1 Gall. (Amer.) 563). Le juge Story siégeait aussi en appel à la Cour suprême et il fut un des juges dont l'opinion fut dissidente. C'est un cas intéressant et instructif. Il s'agissait de bois qui avaient été propriété anglaise, transportés sur navire américain et qui avaient été débarqués dans une baie maritime (qui n'était pas navigable, bien que la marée s'y fît sentir) douze mois avant la saisie. Environ cinq mois après le débarquement ils avaient été vendus au plaignant Brown. Ils se trouvaient dans cette situation au début des hostilités entre les États-Unis et l'Angleterre et ils furent saisis ensuite. La décision définitive fut que la propriété était à terre, qu'elle se trouvait à terre au début des hostilités et qu'en conséquence elle ne pouvait pas être condamnée comme propriété ennemie sans un acte législatif du Congrès, autorisant sa confiscation,

La sentence, bien entendu, ne lie pas cette Cour. Cette Cour a la faculté, si elle le juge bon, d'accepter la directive de la sentence du juge Story qui fut une si grande autorité en matière de droit des prises, de préférence même à celle du très éminent Chief Justice. Mais je me garde de chercher à apprécier les jugements. Je désire seulement insister sur le fait que le motif de la sentence fut que la propriété ne s'était pas seulement en fait trouvée avoir été saisie à terre, mais spécialement qu'elle s'était trouvée sur le territoire du belligérant au commencement des hostilités; et de plus je désire appeler l'attention sur ce que le juge Story estimait que la Cour suprême

aurait dû décider si la propriété en question avait été amenée après l'ouverture de la guerre à l'endroit où elle se trouvait. Ce savant juge disait (8 Cranch (Amer) p. 161). « L'opinion de mes confrères semble admettre que l'effet des hostilités est de conférer tous les droits que la guerre confère ; et elle semble tacitement accepter qu'en vertu de la déclaration de guerre l'Exécutif aurait le droit de saisir la propriété des ennemis qui, en fait, pénétrerait sur notre territoire pendant la guerre ». Et, (p. 154) il disait qu'il comprenait l'opinion de la Cour comme étant d'agir sur la base de la reconnaissance tacite, au profit de l'Exécutif, du pouvoir de saisir et confisquer la propriété (et je pense qu'il entendait ainsi la propriété dont il était question) si elle était venue dans le pays depuis la guerre.

J'ai examiné les cas qui ont été cités. Il en est quelques autres sur lesquels je crois bon d'appeler l'attention.

L'un, appelé le cas des *1253 sacs de riz, 103 tonneaux de riz* [1862] (Blatchford's Cases in Prize, 211), survenu au cours de la guerre civile américaine, fut jugé par la Cour de District de New-York, siégeant en matière de prises. Comme je viens de m'occuper du cas *Brown c. The United States* (8 Cranch (Amer.) 110) je tirerai tout d'abord de la sentence de M. le juge Betts un passage qui montre ce qu'il considère comme l'effet de cette décision : « La décision dans l'affaire *Brown c. The United States* repose sur le principe que la propriété ennemie alors saisie avait été débarquée dans ce pays avant le commencement de la guerre entre l'Angleterre et les États-Unis et qu'elle n'était pas sujette à capture comme prise, en l'absence d'une loi positive autorisant sa saisie. La majorité de la Cour qui adopta cette doctrine n'a pas discuté la décision de la Cour de Circuit déclarant que la poursuite avait un caractère de prise, ni le fait historique et juridique que la pratique des Cours des États-Unis est dominée par les règles du droit d'Amirauté énoncées dans les *Reports* anglais... Il est parfaitement clair qu'en Angleterre, la juridiction en matière de prises ne dépend pas du lieu, mais de l'objet en cause ». La partie du cas soumis à M. le juge Betts qui, bien que n'étant pas strictement décisif, peut aider à apporter un peu de clarté sur l'affaire qui m'est actuellement soumise, est celle ayant trait aux 103 tonneaux de riz. Cette cargaison n'était pas à flot au moment de la saisie, mais fut trouvée déposée dans un entrepôt en pays ennemi et saisie là par les embarcations d'un vaisseau des États-Unis. La question spécialement soulevée était de savoir si la saisie faite à terre était en droit une capture maritime. Il a été jugé dans cette affaire, en conséquence sans doute de ses circonstances particulières, qu'il en était ainsi.

Un autre cas est celui du *Thalia* [1905] (Russian and Japanese Prize Cases, vol. 2 p. 116) devant la Cour suprême des prises du Japon. Dans cette affaire un navire appartenant à des sujets russes était lui-même, en quelque sorte, une cargaison, car il avait été chargé sur un autre navire et conduit ainsi en un point voisin d'une cale sèche au Japon pour être réparé. Il fut mis à terre près de la cale de radoub et il était là avant l'ouverture des hostilités. Il fut jugé qu'en raison de son caractère il constituait une prise maritime et était sujet à capture et à confiscation.

Je désire enfin me référer à des affaires jugées dans ce pays qui ne sont pas rapportées. Elles sont signalées dans un remarquable rapport manuscrit rédigé par M. Rothery, ancien Registrar de la Cour d'Amirauté pendant la guerre de Crimée et présenté à une de nos administrations publiques en 1857. Il représente un travail de deux ou trois ans et dénote un soin scrupuleux, un grand talent et une profonde érudition. Son principal objet était de déterminer comment et dans quelle mesure les capteurs avaient été récompensés pour les prises faites. Je désirerais qu'il fût, par l'impression, rendu accessible à ceux qui s'intéressent à ces questions. C'est aussi l'opinion de M. Roscœ, le Registrar, grâce auquel j'ai pu en prendre connaissance. En le lisant attentivement, j'ai trouvé les cas suivants qui présentent un intérêt pour la question actuellement soumise à la Cour.

L'un d'eux se rapportait à une saisie effectuée à Ramsgate. Voici l'extrait du rapport manuscrit. « C'est le cas du navire français *Marie-Anne* (Warrant nº 97). Il résulte du rapport du Procureur du Roi, en date du 26 février 1805 (Treasury nº 1028), qu'à l'ouverture des hostilités avec la France, le 16 mai 1803, John Friend, de Ramsgate, Comté de Kent, constructeur de navires, ayant été informé qu'un navire nommé *Marie-Anne* (alors en réparation sur son propre chantier à Ramsgate) et certaines parties de sa cargaison qui avaient été débarquées et déposées dans des entrepôts étaient propriété française, avait saisi le navire et les marchandises comme étant propriété des ennemis de Sa Majesté, et, au prix de grandes difficultés, avait obtenu les papiers et documents concernant le navire et la cargaison des marchands aux mains desquels ils avaient été déposés; qu'il avait conduit le capitaine et d'autres témoins nécessaires à Deal où il avait provoqué leur interrogatoire devant les commissaires compétents afin que navire et marchandises pussent être légalement mis en adjudication. Le résultat de cette procédure fut que le navire et la cargaison furent condamnés en vertu des droits de l'Amirauté et, après payement de tous les frais, la somme de 2.667 l. 1 s. 8 d. fut réalisée. Sur demande de gratification faite subséquemment, le Procureur du Roi fit rapport qu'une gratification de 400 l. st. serait une récompense généreuse des services de M. John Friend. En conséquence cette gratification fut accordée, donnant au capteur un peu moins du sixième du produit ». Voilà un cas directement en rapport avec le cas présent, la cargaison saisie ayant été débarquée et déposée dans des entrepôts.

Le cas suivant est celui du *Berlin Johannes* (Warrant nº 77). Voici l'extrait qui le concerne : « Il résulte du warrant que le Marshal de l'Amirauté avait été avisé que le *Berlin Johannes*, alors mouillé dans la Tamise, et qui était arrivé de Rotterdam avec un chargement venant de Genève, était propriété ennemie. En conséquence, il le saisit, mais à ce moment la plus grande partie de la cargaison avait été débarquée. La procédure était engagée devant la Cour d'Amirauté, lorsqu'on apprit que le navire avait appartenu autrefois à des sujets anglais et, en conséquence, il leur fut rendu sur paiement au Marshal du sixième de sa valeur, ceci étant la proportion habituellement payée aux personnes non commissionnées en cas de recapture. La cargaison, toutefois, fut prouvée être propriété ennemie et elle fut en con-

séquence condamnée en vertu des droits de l'Amirauté, et sa vente réalisa la somme de 504 l. 9 s. 7 d. Il a été accordé au Marshal un sixième du produit comme encouragement pour sa vigilance et son attention ».

J'ai essayé, mais je n'y ai pas encore réussi, d'obtenir les documents originaux de cette affaire, afin de voir si la partie de la cargaison qui avait été débarquée a été condamnée. Je ne vois aucune raison de douter qu'elle l'ait été, car si une distinction quelconque avait été faite entre la portion débarquée et celle qui ne l'avait pas été, il est certain que le rapport en eût fait mention.

Le cas suivant est celui du *Venus* (Warrants n° 220 et 221). Voici l'extrait du rapport : « Il résulte des warrants que William Davies, capitaine du navire anglais *Venus*, tandis qu'il faisait route pour Hambourg avec une cargaison embarquée à Gènes et dans d'autres ports, fut avisé que la guerre avait éclaté entre la France et l'Angleterre, et en conséquence il se rendit dans le port de Plymouth, non seulement pour la sécurité de son navire, mais aussi pour vérifier la nature de la cargaison qu'il avait à bord et qu'il croyait être française. En conséquence il fit part de ses soupçons à George Eastlake, receveur des droits de l'Amirauté à Plymouth, qui en ordonna la saisie. Le résultat fut que le navire et une partie considérable de la cargaifurent restitués, mais le reste de la cargaison, prouvé être propriété ennemie, a été condamné en vertu des droits de l'Amirauté et a produit la somme de 531 l. 18 s. 8 d. après payement de tous les frais. Sur demande la Couronne a accordé, à titre de gratification, 50 guinées au capitaine du *Venus*, en raison de sa conduite dans cette circonstance, et 100 guinées à M. Eastlake pour avoir saisi le navire et la cargaison à ses risques. Les deux gratifications réunies représentent entre un tiers et un quart du produit net ». Je dois citer ce cas parce que, dans l'acte du capitaine d'amener son navire dans un port anglais, il y a une analogie étroite avec les faits qui concernent le vapeur *Roumanian* qui a été dirigé sur Dartmouth et Purfleet et aussi parce qu'il montre que des cargaisons ennemies sur navires anglais ont été condamnées. Le conseil des plaignants donne à entendre qu'il soutiendrait que dans un semblable cas les marchandises n'étaient pas confiscables, mais, à ce sujet, j'ai déjà dans cette Cour et dans d'autres cas décidé le contraire.

Il est encore un autre point auquel je désire me référer avant de poser ma conclusion. On peut suggérer que même si l'huile se trouvant dans les citernes était confiscable comme propriété ennemie sur terre, elle n'est pas sujette à prise rentrant dans la juridiction de la Cour des Prises. Alors que je pense qu'elle l'est, je ne puis pas voir quel avantage trouverait la Compagnie allemande, spécialement à cette époque où toutes les Divisions ne sont que des parties d'une Haute Cour, si les questions soulevées étaient reconnues (si elles pouvaient l'être) comme devant être soumises à une Cour de *common law* ou à une autre Cour de ce pays. Pour adopter une métaphore employée par Lord Stowell ce serait tout simplement changer de position dans un mauvais lit.

Appliquant ce qui me semble être les principes du Droit international

aux faits du cas présent, j'arrive, après mûr examen, à la conclusion que toute la cargaison d'huile du *Roumanian* constitue une prise maritime, sujette à saisie, comme et où elle était, tant à bord que dans les réservoirs; que le cas tombe sous la juridiction de cette Cour; que la partie se trouvant dans les réservoirs était saisissable même si elle doit être considérée strictement comme étant à terre par opposition au port, mais aussi que les réservoirs sont dans le port; et que l'huile a été saisie et légalement saisie par les fonctionnaires des douanes pour le compte de la Couronne et qu'elle doit être condamnée au profit de la Couronne comme prise, en vertu des droits de la Couronne aux droits d'Amirauté. Je décide, en conséquence, contre la réclamation de la Compagnie allemande et condamne toute la cargaison.

Restent maintenant les réclamations pécuniaires de la Compagnie du vapeur et de la Compagnie des citernes. La responsabilité légale des capteurs au sujet du fret n'a pas à être jugée dans cette affaire, mais l'Attorney General de la Couronne, sans admettre la responsabilité, a consenti au payement de ce qui sera déterminé être raisonnable.

1° En ce qui concerne la réclamation pour fret, la Couronne payera de son plein gré ce qui sera décidé par les *Registrar and Merchants* comme étant une somme raisonnable, à déterminer d'après le principe du *pro ratâ itineris*. La question du montant est donc renvoyée aux *Registrar and Merchants*;

2° En ce qui concerne les frais de débarquement et d'entrepôt dans les réservoirs, la Couronne consent également à payer, soit à la Compagnie du vapeur, soit à la Compagnie des citernes (à celle qui y aura droit) les sommes convenables qui seront fixées aussi en s'adressant aux *Registrar and Merchants*;

3° La réclamation pour surestaries à Dartmouth et pour charbon consommé est rejetée;

4° Les droits du Port de Londres seront payés par la Couronne;

5° La réclamation pour l'examen de la cargaison est acceptée par la Couronne et est admise;

6° La réclamation pour intérêts est rejetée;

7° Les réclamations pour assurance restent en suspens. Les plaignants ont la faculté de présenter requête à ce sujet.

Quant à la suggestion faite par l'Attorney General que le montant des réclamations ne serait pas payé jusqu'à nouvel ordre, je ne vois aucune raison pour que les sommes une fois fixées ne soient pas immédiatement payées aux plaignants, sur accord ou avec la garantie, si la Couronne le requiert, qu'aucune partie de ces sommes ne sera versée à des sujets ennemis. La Couronne a la faculté de présenter requête à ce sujet et il est permis aux plaignants d'en appeler.

Du 7 décembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'avocat du Trésor; Ince, Colt, Ince et Roscoe.

15

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 30 novembre 1914

MARCHANDISE ENNEMIE, VENTE PAR UN SUJET ANGLAIS A UN SUJET ALLEMAND, CONTRAT F. O. B., TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, CONFISCATION.

La marchandise vendue avant l'ouverture des hostilités par une société anglaise à une société allemande en vertu d'un contrat f. o. b. et chargée sur un navire anglais est marchandise ennemie et par suite doit être déclarée de bonne prise lorsque la guerre a éclaté.

(Navire anglais *Juno* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La Cour, dans cette affaire, a à s'occuper de trois lots de marchandises chargées sur le *Juno* vers la fin de juillet, avant l'ouverture des hostilités, dans le port de Bristol. Le navire fit route de Bristol sur Swansea, et là, comme il est dit dans les affidavits, il séjourna quelque temps par la volonté de ceux qui avaient la responsabilité dudit navire ; finalement, les trois lots dont je m'occupe actuellement furent saisis pour le compte de la Couronne comme propriété ennemie. Ces lots comprennent environ 10 tonnes de minerai de fer, 1 tonne 1/4 ou 1 tonne 1/2 d'alliage d'étain et près de 500 tonnes de minerai de strontium en vrac.

La première question à trancher est celle de savoir si ces lots sont ou non propriété ennemie. En ce qui concerne le minerai de fer et le minerai de strontium, personne ne s'est présenté à l'encontre de la Couronne pour revendiquer la propriété de ces cargaisons. Quant à l'alliage d'étain, MM. Capper, Pass and Son Ltd ont demandé à comparaître et se prétendent en être propriétaires légaux et uniques.

Il y a une autre réclamation émanant de la Bristol Steam Navigation C° Ltd, qui est propriétaire du navire sur lequel ces marchandises étaient chargées, réclamation concernant les trois lots. Sa réclamation peut être divisée en une réclamation pour fret et une pour débarquement et autres frais à Swansea, en ce qui concerne chacun des trois lots.

M'occupant tout d'abord de la saisie par la Couronne de ces trois lots de marchandises, j'ai à déterminer si elles sont propriété ennemie, sujette à saisie. Il n'y a aucune difficulté pour le minerai de fer et le minerai de strontium, car, d'après les documents et l'ensemble des preuves, il n'est pas douteux qu'ils sont propriété ennemie et par suite sujets à saisie dans le port de Swansea, après la déclaration de guerre. En ce qui concerne l'alliage d'étain et la réclamation de MM. Capper, Pass and Son Ltd je suis obligé d'examiner l'affaire plus au fond. Les plaignants MM. Capper, Pass and Son Ltd disent être les seuls propriétaires de cet alliage d'étain, en d'autres termes que la propriété n'était pas passée à l'acheteur. L'acheteur était la Küppers

Metallwarke Gesellschaft M. b. H. de Bonn en Allemagne, c'est-à-dire un sujet allemand. Si la propriété était passée des vendeurs anglais (MM. Capper) aux acheteurs allemands, la cargaison était, bien entendu, saisissable. Certaines preuves ont été fournies de vive voix, mais la partie essentielle des preuves en ce qui concerne la transaction intervenue entre MM. Capper et la Küppers Metallwerke Gesellschaft ressort de la correspondance produite. Les vendeurs — je désigne ainsi MM. Capper — avaient coutume de fournir aux acheteurs, la Küppers Metallwerke Gesellschaft, certain alliage d'étain et il avait été convenu longtemps avant la déclaration de guerre que bien que le prix dût être fixé comme s'il s'agissait d'un contrat c. i. f., le contrat n'en était pas moins un contrat de livraison des marchandises f. o. b. et qu'une certaine déduction — savoir de 11 s. 3 p. par tonne — devait être consentie sur le prix de façon à arriver au prix f. o. b. La lettre du 29 décembre 1913, versée aux débats, le montre très clairement :

29 décembre 1913

MM. Küppers Metallwerke, Bonn.

Messieurs,

Nous vous remercions de votre lettre du 27 courant, mais nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de vous indiquer deux prix pour notre métal chaque fois que nous faisons une offre.

Nous vous proposons de continuer à coter c. i. f. Rotterdam et vous pouvez comprendre que si vous prenez le métal f. o. b. Bristol, nous vous allouerons 11 s. 3 p. par tonne.

Nous répondrons aussi tôt que possible au reste de votre lettre.

Vos dévoués,

Capper, Pass and Son, Ltd.

Les transactions conduisant au chargement des marchandises dont nous nous occupons commencèrent le 17 juillet 1914. A cette date, les vendeurs écrivaient aux acheteurs ce qui suit :

Nous vous offrons pour réponse lundi avant midi, par dépêche, 1 tonne d'alliage d'étain à L. 84. par tonne net c. i. f. Hambourg, Rotterdam ou Anvers. Prompte livraison.

En réponse les acheteurs de Bonn envoyèrent la dépêche suivante aux vendeurs en date du 20 juillet 1914 :

Acceptons une tonne.

Le 20 juillet, les vendeurs accusaient réception de ce télégramme, dans une lettre ainsi conçue :

MM. Küppers Metallwerke G. m. b. H. Bonn.

Messieurs,

Nous vous remercions pour votre télégramme et avons noté votre ordre à 1 tonne de notre alliage d'étain P, marque Cou-

ronne, pour prompte expédition, à L. 84 la tonne c. i. f. Rotterdam.

Nous attendons votre confirmation et les instructions d'expédition et restons

Vos dévoués,

Capper, Pass and Son, Ltd.

Une lettre des acheteurs s'est croisée avec cette lettre du 20 juillet; ils y disent :

Messieurs,

Au reçu de votre carte postale du 18 courant nous vous avons câblé ce matin suivant copie incluse que nous acceptons 1 tonne d'alliage d'étain P à L. 84 la tonne, conditions d'usage pour prompte livraison (août). Attendant votre facture, nous sommes

Vos dévoués
Küppers Metallwerke.

Je crois que l'expression « conditions d'usage » se réfère à l'accord sur la déduction de 11 s. 3 p. par tonne afin d'arriver au prix f. o. b. Les marchandises furent donc préparées et chargées sur le *Juno* et le 27 juillet les vendeurs envoyaient aux acheteurs une facture du métal et ceci est très important. Voici cette facture :

Bedminster Smelting Works, Bristol,
27 juillet 1914

MM. Küppers, Metallwerke, G. m. b. H. ont acheté
de Capper, Pass and Son, Ltd

K 40 lingots alliage d'étain P marque Couronne..	L. s. p.
1. 0. 1. 18...... L. 84..........................	85. 14. 6
déduction de frêt à 11 s. 3 p..................	11. 5
	85. 3. 1

La déduction s'élève à 11 s. 5 p. et le prix facturé de L. 85. 3 s. 1 p. est le prix f. o. b. Il y a une annotation sur la facture :

Délivré f. o. b. au vapeur *Juno* de MM. Turner, Edwards and Co, à Bristol pour Amsterdam.

Cette facture fut envoyée avec une lettre de même date, dans laquelle les vendeurs disaient :

Inclus nous avons l'honneur de vous remettre facture du métal expédié suivant votre demande du 20 courant. Le connaissement de ce lot suit par l'entremise de la banque et sera remis contre payement du montant de la facture.

Et le même jour les vendeurs écrivaient à MM. Turner, Edwards and Co, la lettre suivante :

MM. Turner, Edwards and Co, Bristol.

Messieurs,

Nous avons expédié ce jour par le *Juno* pour Amsterdam, 40 lingots d'alliage d'étain K pesant 1 tonne 0 cwt. 1 gr. 18 lbs. pour compte de MM. Küppers Metallwerke G. m. b. H. de Bonn, de qui vous recevrez des instructions au sujet du connaissement.

Il nous serait agréable que vous nous adressiez le connaissement dans le cas actuel au lieu de l'envoyer directement. Nous ne payons que les frais f. o. b. sur cet envoi Le fret est payable par les consignataires.

Dans l'attente du connaissement, nous restons,

Vos dévoués,
Capper, Pass and Son, Ltd.

Le connaissement a été établi en faveur de la Compagnie allemande qui était consignataire et acheteur. Il a été envoyé à une banque à Londres et je n'ai pas besoin de donner des détails; ils apparaissent dans la correspondance. Le connaissement fut ensuite envoyé en Allemagne dans le but d'assurer aux vendeurs le payement du prix des marchandises portées au connaissement, soit L. 85 en chiffres ronds.

M. Inskip a soutenu, dans cette affaire, que la propriété n'avait pas changé de main. Je pense que la propriété a certainement passé des vendeurs aux acheteurs dès que les marchandises ont été mises à bord. Comme je l'ai dit, le connaissement n'a pas été établi à l'ordre des chargeurs, mais à l'ordre des acheteurs, les consignataires. Dans ces circonstances, je ne trouve aucune intention quelconque de la part du vendeur de se réserver un pouvoir de disposition sur les marchandises comprises dans le connaissement. Le seul motif de faire cette chose peu courante qu'est l'envoi du connaissement par l'entremise d'une banque au lieu de l'envoyer directement au client était de s'assurer quelque sécurité pour le payement de la facture. La propriété étant passée, dans cette transaction, du vendeur à l'acheteur à l'époque de l'embarquement f. o. b. à Bristol, les marchandises étaient, au moment de la saisie, propriété de sujets allemands ennemis. Je n'ai pas à me référer davantage aux autorités. Je m'y suis référé dans la sentence que j'ai prononcée l'autre jour dans l'affaire du *Miramichi* (1). En conséquence, je condamne ces trois lots de marchandises comme prise légalement faite par la Couronne en vertu du droit d'Amirauté par l'effet de la saisie effectuée au port de Swansea.

J'ai dit, au début, que l'autre réclamation, celle de la Bristol Steam Navigation C° Ltd est une plainte qui concerne les trois lots de marchandises. Cette plainte a fait l'objet d'une argumentation très complète et je suis très obligé envers les conseils des deux parties pour l'aide qu'ils m'ont donnée

(1) Voy. supra, p. 59.

par leur argumentation. Il y a là une question qui pourra fréquemment se présenter dans l'avenir. Elle a été partiellement traitée la semaine dernière par l'Attorney-general, dans une autre affaire, mais je n'ai pas eu à en décider alors, la Couronne ayant consenti à ce que certains payements fussent effectués. Dans le cas actuel, j'ai à m'occuper, en droit, de la réclamation de la Bristol Steam Navigation C° Ltd; et comme c'est une question non seulement difficile en elle-même, mais qui peut intéresser d'autres parties qui pourraient s'adresser à cette Cour dans des cas futurs, il faut que je réfléchisse à ma sentence; je la rendrai à une date ultérieure qui ne sera pas très éloignée.

Du 30 novembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : L'Avocat du Trésor, Carthew, Wheeler et Hancock.

16

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14 décembre 1914

MARCHANDISE ENNEMIE SUR NAVIRE ANGLAIS, INDEMNITÉ RÉCLAMÉE AU CAPTEUR DE LA CARGAISON, FRET, CALCUL DE L'INDEMNITÉ DUE POUR FRET ; FRAIS DE DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES SAISIES, REFUS D'INDEMNITÉ POUR DÉROUTEMENT OU DÉTENTION DU NAVIRE OU POUR DÉLAIS RÉSULTANT DE L'ÉTAT DE GUERRE.

Lorsque des marchandises ennemies sont saisies à bord d'un navire anglais le propriétaire du navire n'a point, par cela seul, droit au paiement, sur le prix des marchandises, de la totalité du fret;

Il doit seulement lui être alloué une somme calculée équitablement en tenant compte du taux du fret convenu, de la longueur du voyage accompli, des dépenses effectuées, de l'accroissement de valeur acquis par la marchandise du fait du voyage ;

Mais il n'y a pas à faire entrer en ligne de compte les inconvénients ou délais résultant de l'état de guerre.

Le propriétaire a droit au remboursement de ses frais de déchargement des marchandises saisies.

Sauf dans des circonstances exceptionnelles, le déroutement ou la détention d'un navire en vue de saisir la cargaison ennemie confiscable qu'il porte ne donnent pas droit à indemnité.

(Navire anglais *Juno* [cargaison])

En même temps que la question du sort réservé à la cargaison du *Juno* était soumise à la Cour des prises, la Bristol Steam Navigation Co. Lim. réclama devant cette Cour que sur le produit de la vente des marchandises confisquées il lui fût alloué le montant du fret convenu

et celui des frais occasionnés à elle par la saisie. Elle fit valoir notamment que le fret avait été stipulé payable au chargement. Cette demande avait été réservée par la sentence du 30 novembre 1914; elle fit l'objet de la sentence suivante :

Sir Samuel Evans, président :

Le vapeur *Juno* est un navire anglais. Il appartient au réclamant, la Bristol Steam Navigation Company Ltd.

Le 28 juillet 1914, certaines marchandises consistant en terre rouge, alliage d'étain et minerai de strontium ont été chargées à Bristol à bord du *Juno*. Ces colis étaient destinés finalement à diverses places en Allemagne, mais la destination du voyage maritime était dans chaque cas Amsterdam, Après avoir quitté Bristol, le navire toucha à Swansea pour embarquer d'autres marchandises. Il y termina son chargement le 1er août et fut alors prêt à entreprendre son voyage. Les propriétaires, cependant, décidèrent de retarder le départ en raison de la crainte de complications sur le continent.

Tandis que le navire restait à Swansea, la terre rouge fut saisie le 20 août comme marchandise ennemie; l'étain et le minerai de strontium le furent le 24 août. J'ai déjà condamné ces marchandises comme étant de bonne prise. Là-dessus, la compagnie de navigation réclama, comme propriétaire du navire, le fret dû pour les marchandises et les autres frais et pertes résultant de la saisie. Cette réclamation reste à trancher. J'accepte l'affidavit final du directeur de la Cie de navigation comme preuve des accords et des conditions suivant lesquels les marchandises ont été embarquées et en conquence je n'ai pas besoin de discuter les diverses questions soulevées quant aux contrats d'affrètement et aux connaissements. La réclamation modifiée de la Cie de navigation est exposée dans l'affidavit.

Les plaignants réclament le fret total comme dû par l'effet de l'embarquement. Subsidiairement ils réclament la somme totale parce que, bien que les marchandises aient été transportées seulement de Bristol à Swansea, la détention du navire à Swansea, en raison de la présence à bord des marchandises, a coûté davantage aux plaignants que la continuation par le *Juno* du cours ordinaire de son voyage. Ils réclament aussi des frais supplémentaires pour le déchargement et le changement d'emplacement à Swansea.

Dans l'argumentation on a cité différents cas concernant des réclamations faites pour fret par des capteurs de navires contre les propriétaires de cargaisons. Dans tous ces cas il s'agissait de navires neutres. Dans aucun d'eux il ne s'est agi de navires anglais et le conseil des plaignants a dit qu'il n'avait pas pu trouver de cas concernant des navires anglais dans une affaire de ce genre. La situation du commerce maritime de ce pays éta t bien différente il y a un siècle ou même cinquante ans de ce qu'elle aujourd'hui.

Je n'ai pu trouver dans les décisions de la Cour des Prises qu'un seul cas se rapportant à un navire anglais où des questions similaires aient été soulevées; mais c'était une affaire entre les propriétaires d'un navire capturé puis repris et les propriétaires de la cargaison, mais non entre propriétaire du navire et capteur. — Affaire du *Friends* (Edw, 246; 2 Eng P. C. 484).

J'ai examiné tous les cas visés. Il serait inexact de dire que leur examen

n'a pas été utile. Néanmoins, ils ne constituent pas des décisions sur les points qui me sont actuellement soumis.

Les questions que j'ai à résoudre dans le cas actuel sont *primæ impressionis*. Elles sont, à ma connaissance, portées devant la Cour pour la première fois. Comme il n'existe aucune règle de droit ni aucune sentence pour lier ou guider la Cour, le problème peut, je crois, être facilement résolu par une application rationnelle de justes et équitables considérations. La Cour des Prises a toujours soutenu qu'elle exerçait une juridiction équitable, ce terme étant employé dans le sens le plus large et non pas dans le sens technique que lui donne la Cour de Chancellerie.

Le conseil des plaignants soutient qu'ils ont droit au fret total pour deux raisons : 1° parce que, d'après les contrats, le fret était dû à l'embarquement et 2° parce qu'autrefois, dans les cas de navires neutres, la capture était considérée comme livraison, que le fret total était accordé aux armateurs, et que, de même, il doit être accordé aujourd'hui aux armateurs anglais.

Pour la Couronne, on a soutenu qu'aucun fret ne devait être alloué, ou, s'il en était alloué un, que ce ne devait pas être le fret total, et cela en raison d'une incapacité s'attachant au navire dans le cas actuel, attendu qu'il lui était interdit par la loi d'exécuter sa promesse contractuelle de livrer les marchandises aux consignataires, et parce que le non accomplissement de son voyage n'était pas dû à « l'incapacité de la cargaison de poursuivre le voyage ».

La brève réponse à la première prétention des plaignants est qu'il n'existe aucun contrat que la Cour puisse examiner et qui soit applicable aux faits actuels. La Cour, en ce qui concerne la question actuelle, n'a rien à voir aux contrats entre les armateurs et les chargeurs ou propriétaires de cargaison. Une réclamation quelconque que les armateurs auraient à faire valoir, d'après leurs contrats, n'est pas rejetée du fait de la décision de cette Cour. En fait, les armateurs ne pouvaient pas exécuter leur contrat en transportant les marchandises ennemies à leur destination.

En ce qui concerne le second point, un navire neutre et un navire anglais ne sont ni dans le même cas ni dans la même situation. Même avant la Déclaration de Paris, un navire neutre avait le droit absolu de transporter des marchandises ennemies en pays ennemi, sauf le risque de détention par un belligérant dans le but de saisir les marchandises ; et telle fut la base du principe qui, en général, lui garantissait son fret total.

Il est inutile de citer les cas où il a été fait application de la doctrine, ou dans lesquels il a été fait des exceptions. Mais je citerai des extraits de deux des derniers dans lesquels Lord Stowel examine la question. Son exposé du principe dans le cas du *Fortuna* (Edw. 56, 57 ; 2 Eng. P. C. 17, 18), était : « Le principe général a été très correctement établi que lorsqu'un navire neutre est amené au port en raison de sa cargaison, il est libéré avec le fret total, parce qu'il n'est sujet à aucun blâme lui incombant ; il est prêt et apte à continuer son voyage et n'est arrêté qu'en raison de l'incapacité de la cargaison ».

Et dans le cas du *Prosper* (Edw. 72, 76 ; Eng. P. C. 25, 26) : « Il est admis

devant cette Cour que lorsque des capitaines de navires neutres et innocents sont amenés dans les ports de ce pays en raison de leurs cargaisons et mis dans l'obligation de les livrer, ils reçoivent leur fret, d'après le principe que la non exécution du contrat résultant de l'incapacité de la cargaison de continuer le voyage ne peut avoir effet au détriment du navire. Cette règle a été introduite au profit des armateurs et pour éviter que les risques de la guerre ne frappent trop rigoureusement la navigation neutre ».

Depuis la Déclaration de Paris et en réalité avant elle, selon la pratique adoptée pendant la guerre de Crimée, les navires neutres, chargés de marchandises ennemies, ne pouvaient pas être empêchés de continuer leur voyage et de gagner ainsi leur fret, sauf lorsque ces marchandises étaient de la contrebande, ou lorsque la continuation du voyage conduisait à une rupture de blocus, et dans ces cas aucun fret n'était accordé. Il en est tout-autrement dans le cas de navires anglais ; ils ne peuvent pas transporter de marchandises ennemies ni continuer des voyages en vue desquels ces marchandises ont été embarquées. Dans le cas actuel il y a donc une « incapacité de continuer » non seulement pour la marchandise mais aussi pour le navire.

Il ne serait pas juste cependant, à mon avis, de refuser aux armateurs tout le fret à raison « de l'incapacité du navire », lorsque l'embarquement a eu lieu avant la guerre et alors que le voyage a été partiellement accompli. Quelle doit être alors la règle ? Il est possible que, même si la cargaison n'est pas conduite à destination, il soit juste, dans certains cas, que le fret total soit payé.

Par exemple, supposons qu'une cargaison ennemie ait été embarquée, avant la guerre, d'Australie pour Hambourg et qu'elle soit saisie près des eaux anglaises et conduite à Bristol; il se peut qu'il soit équitable de payer le fret total aux armateurs. D'autre part, supposons qu'une cargaison ennemie ait été embarquée à Bristol, avant la guerre, à destination du Cameroun ou de Kiao-Tchéou et qu'elle soit saisie, comme dans le cas actuel, à Swansea ; il ne serait pas équitable de la part des armateurs de réclamer le payement du fret total ou pour les capteurs d'y être tenus, même si, en vertu du contrat, il était dû à l'embarquement à Bristol.

Dans le cas actuel, où une partie relativement courte du voyage a été accomplie, je crois que le fret total ne doit pas être accordé. Quant à la portion qui doit être allouée, je m'en rapporterai aux *Registrar and Merchants* pour le dire. Mais il faut que je donne quelques directives bien qu'aucune règle stricte ne puisse être posée qui soit universellement applicable. Les cas diffèrent beaucoup. La formule *pro rata itineris* a été employée dans certains cas. Mais elle n'implique pas un simple calcul arithmétique des distances ou du temps. La seule règle que je propose comme guide aux *Registrar and Merchants* est celle-ci : Telle somme sera allouée pour fret qui sera équitable et raisonnable selon toutes les circonstances, en tenant compte du taux du fret convenu à l'origine (bien que celui-ci ne soit pas nécessairement déterminant dans tous les cas), de la mesure dans laquelle a été accompli le voyage, du travail fait et des dépenses effectuées ou de

toutes charges spéciales assumées du chef de la cargaison avant sa saisie et du bénéfice résultant pour la cargaison de son transport jusqu'au moment de la saisie ; mais aucune somme ne sera allouée en raison des inconvénients ou des délais imputables à l'état de guerre ou de la détention qui en résulte et de la saisie.

J'ai conscience que cette règle n'est pas précise. Je doute qu'une règle précise puisse être posée ; mais, telle qu'elle est, j'estime que l'expérience des *Registrar and Merchants* leur permettra de l'appliquer de façon à arriver à un résultat équitable et satisfaisant.

Quant aux frais supplémentaires de déchargement à Swansea et de déplacement, je crois qu'ils doivent être supportés par la cargaison et qu'on doit les allouer.

J'ai dit que les plaignants, dans l'affidavit à l'appui de leur réclamation, ont invoqué que la détention à Swansea devait entrer en ligne de compte et que cela représentait le montant du fret total. Dans ce cas particulier, le fait est que, le 1er Août, les armateurs eux-mêmes, d'après l'affidavit final de leur directeur, ont « décidé, en raison de la situation politique sur le continent, de retenir le *Juno* à Swansea et d'attendre les événements ». Sauf cela, et comme cette question surgira sans doute dans d'autres cas, je tiens à dire qu'à mon avis aucune somme ne doit être accordée, à moins qu'il n'y ait des circonstances spéciales et exceptionnelles, en raison de certains délais ou inconvénients résultant nécessairement, pour un navire, de son déroutement ou de sa détention en vue de saisir la cargaison ennemie confiscable et d'en empêcher la livraison. De tels faits et les pertes qui en résultent sont au nombre des conséquences malheureuses, et non parmi les plus graves, de la guerre ; ceux qui sont engagés dans les affaires de navigation doivent s'y soumettre, comme doivent le faire les autres citoyens à d'autres égards.

J'admets la réclamation des plaignants pour une partie du fret et sur les chefs spéciaux mentionnés et j'ordonne de recourir aux *Registrar and Merchants* pour en fixer le montant.

Du 14 décembre 1914. — Haute Cour de justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'Avocat du Trésor, Holman Birdwood et Co.

17

Cour commerciale de S. M. pour Malte, 17 décembre 1914

Sujet ennemi, Comparution devant la Cour des Prises, Convention internationale invoquée ; Capture, Moment ou elle est effectuée ; navire ennemi, Indult, Convention VI de La Haye de 1907, Port, Baie, Mouillage pour examen ; Indult, Navire ennemi entré

DANS UN PORT SANS CONNAITRE LES HOSTILITÉS, ARTICLE 1er ALINÉA 2 DE LA CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, ENTRÉE DANS UN PORT, INTENTION D'ENTRER, REFUS D'ENTRER, RÉSERVE A UNE CONVENTION.

Un sujet ennemi est autorisé à comparaître devant la juridiction des prises lorsqu'il invoque les avantages qu'il tire d'une convention internationale, par exemple d'une des Conventions de La Haye de 1907.

La capture d'un navire est effectuée dès que le capteur manifeste son intention de capturer et que le navire capturé obéit aux ordres du capteur.

Le mot « port » dans la Convention VI de La Haye de 1907 est pris dans son sens usuel et désigne un lieu où se rendent les navires pour charger et décharger les marchandises;

Et, par suite, l'immunité édictée par les articles 1 et 2 de cette Convention ne s'applique pas au navire ennemi saisi dans une baie qui est un simple lieu de mouillage en vue de l'examen des navires et non un port au sens ordinaire.

L'immunité de capture édictée par l'article 1er alinéa 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 n'existe qu'au profit du navire entrant dans un port ennemi sans connaître les hostilités, mais non au profit du navire qui, se présentant pour entrer, se voit refuser cette entrée;

Et dans ce dernier cas ce navire est confiscable si, du moins, l'État dont il porte le pavillon, à savoir l'Allemagne, a fait une réserve touchant l'article 3 de la Convention VI de 1907.

(Navire allemand *Erymanthos*)

Juge Parnis :

Je suis très reconnaissant à l'avocat de la Couronne et à l'éminent conseil qui a comparu pour le navire, de l'aide appréciable qu'ils m'ont prêtée. La cause a été, des deux côtés, exposée avec beaucoup d'habileté et de compétence, ce qui rend ma tâche relativement aisée.

Les circonstances de l'affaire peuvent être résumées ainsi :

Les preuves fournies consistent dans les papiers du navire et dans les affidavits des Commandants des bâtiments de S. M. *Bulldog* et *Beagle* et dans celui du canonnier Sincox du bâtiment de S. M. *Hussar*. Quelques questions ont été soulevées par suite d'une divergence entre la traduction officielle du journal du bord et celle lue à la Cour par le savant conseil du navire avant que la traduction eût été déposée. La divergence n'est pas très importante. La traduction officielle dit que l'*Erymanthos* passait à l'entrée du port lorsqu'il reçut des ordres du bâtiment de surveillance. La traduction lue par le savant conseil dit que le navire s'était arrêté en dehors de l'entrée du port, où il rencontra le bateau de surveillance.

Le vapeur *Erymanthos* est un navire allemand, appartenant à une compagnie allemande et son port d'attache est Hambourg. Les papiers de bord l'établissent. Ce vapeur, après avoir embarqué une cargaison complète à Anvers, quitta ce port le 25 on le 26 juillet pour Malte, Alexandrie, les ports de Syrie et Odessa.

Le 3 août, S. Exc. le Gouverneur publia une proclamation édictant des règles concernant les ports et havres de ces îles ainsi que le mouillage

des navires et bateaux dans ces ports et dans les eaux de ces îles. L'article 6 dispose que les navires de commerce désirant entrer dans le grand port ou dans le Marsamuscetto recevront d'un navire de surveillance stationnant à l'entrée, l'ordre de se diriger tout d'abord sur l'un ou l'autre des mouillages d'examen. Ces mouillages d'examen, fixés par l'article 8, sont la baie Marsascirocco et la baie de St.-Paul.

Le capitaine de l'*Erymanthos* dit, dans son journal de bord, qu'il naviguait à l'entrée du port ou qu'il était arrêté à l'entrée du port, lorsqu'il reçut du bâtiment de surveillance l'ordre de se rendre à la baie de St.-Paul. A mi-chemin, son navire fut rejoint par deux destroyers, dont l'un lui ordonna de le suivre. A 7 h. 10 du matin, l'*Erymanthos* mouillait à la baie de St.-Paul, un pilote vint monter à bord avec un officier de marine et trois matelots, le pavillon allemand fut amené et l'*Erymanthos* fut conduit au grand port.

Les affidavits sous serment des Commandants des bâtiments de S. M. *Beagle* et *Bulldog* montrent qu'ils reçurent l'ordre de prendre la mer et de capturer l'*Erymanthos*. L'*Erymanthos* fut rencontré par les destroyers alors qu'il se rendait à la baie de St.-Paul. Le *Bulldog* se porta au devant de l'*Erymanthos* et dit au capitaine de le suivre à la baie de St.-Paul. A l'arrivée, on signala à l'*Erymanthos* de jeter l'ancre, puis il fut laissé sous la garde du bâtiment de S. M. *Hussar*. Ces affidavits sont confirmés par celui d'Albert Edward Simcox, canonnier du bâtiment de S. M. *Hussar*.

La Couronne demande la condamnation du navire et des marchandises qu'il portait. Je propose de ne considérer aujourd'hui que le navire et non la cargaison. La Deutsche Levante Linie, propriétaire du navire, soutient qu'en vertu de la Convention VI de La Haye de 1907, relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, le navire doit être détenu et non pas confisqué et qu'il devra être restitué lors de la cessation des hostilités.

La première question que j'ai à trancher est de savoir si, devant une Cour des Prises, un sujet ennemi peut être entendu.

A l'audience du 27 octobre 1914, j'ai dit que les principes généraux de droit qui ont guidé cette Cour dans les affaires commerciales ordinaires concernant des sujets ennemis étaient qu'un sujet ennemi ne peut poursuivre mais que, à moins de convertir une incapacité en immunité, un sujet ennemi peut être défendeur, qu'il doit être entendu et qu'il ne doit pas être condamné sans avoir été entendu. Les règles ordinaires sur les contrats et la procédure de la Cour commerciale ne sont pas entièrement applicables dans les affaires de prise.

La propriété ennemie flottante revient à la Couronne, de sorte que si son propriétaire comparaît devant une Cour des prises il se trouve dans la position d'un plaignant qui réclame contre l'action de la Couronne. Les règles de la Cour des Prises prévoient la possibilité de comparution et de plainte de la part d'un sujet ennemi et soumettent cette comparution à la présentation d'un affidavit. Je comprends ces règles comme signifiant que l'affidavit doit montrer que, par suite d'un accord international, le sujet ennemi, qui ne pourrait autrement être entendu, est en droit de comparaître et de demander

justice contre l'acte de la Couronne. Dans l'affidavit de la Deutsche Levante Linie un accord international de ce genre a été invoqué et, en conséquence, ce sujet ennemi doit être entendu dans les limites de cet accord. Le sujet ennemi ne pourrait pas être entendu pour discuter les principes généraux du Droit international ni pour critiquer la procédure, mais il doit être entendu au sujet de tous les avantages qu'il tient de l'accord international lequel constitue par lui-même, de la part de la Couronne, une licence de comparaître et de défendre et maintenir tout droit basé sur cet accord. Je comprends maintenant que le Président de la Cour des Prises en Angleterre ait, dans de semblables circonstances, admis un sujet ennemi à être entendu. J'aurais pu décider à cette audience, mais ayant appris qu'une question semblable était discutée en Angleterre, j'ai ajourné ma décision par déférence pour la Haute Cour d'Angleterre. A cette audience, j'ai demandé au savant conseil, comme j'étais tenu de le faire, de discuter si je pouvais accorder la comparution sous réserve de caution pour les frais. Le professeur Vasselo soutint qu'il ne pouvait être rendu d'ordonnance relative à une caution pour frais, tant qu'aucune demande n'avait été déposée et que la Deutsche Levante Linie n'avait jusqu'à ce jour déposé aucune demande. Ceci peut être exact ou non, mais l'éminent conseil oublie l'ordre XLV. Chaque cas présente un caractère spécial, de sorte que, pratiquement, le juge peut suivre telle pratique qu'il déterminera, sauf appel au Conseil privé. Comme je l'ai déjà dit, je considère que les propriétaires d'un navire, en comparaissant devant la Cour des Prises, sont pratiquement des plaignants qui demandent justice contre l'action de la Couronne et que, comme tels, ils peuvent être obligés à fournir caution pour les frais.

La Deutsche Levante Linie a, à l'heure actuelle, déposé une réclamation, de sorte que la règle 2 de l'ordre XVIII serait évidemment applicable, mais comme l'avocat de la Couronne n'a pas demandé de caution, je ne rendrai pas d'ordonnance sur ce point.

Des instructions seront données au Registrar pour qu'il note sur ses minutes que l'ordonnance rendue par le Président le 9 novembre 1914, par laquelle « il déclarait que l'usage de la Cour serait que lorsqu'un sujet ennemi penserait qu'il a droit à protection en vertu de la Convention de La Haye de 1907, il serait autorisé à comparaître devant la Cour comme plaignant et à soutenir sa plainte » devient une règle de la Cour commerciale de Malte siègeant en matière de prises, sous réserve des ordonnances qu'il plairait au juge de rendre à l'égard des frais.

Les principes généraux régissant les captures et saisies sont très simples. La propriété privée, flottante, appartenant à l'ennemi, peut être saisie ou capturée, soit dans un port, baie ou havre, soit en mer, qu'elle se trouve ou non dans les eaux territoriales. Cette propriété passe à la Couronne par droit de capture ou en vertu des droits d'Amirauté, à moins que par suite d'une convention avec les puissances belligérantes la Couronne n'abandonne ou ne limite ces droits. Il est important de poser cette règle générale, d'autant plus que la convention limitant les pouvoirs de la Couronne étant une exception à la règle, doit être interprétée restrictement, en tenant compte

des circonstances dans lesquelles la convention est intervenue. Le Gouvernement britannique a notifié son intention vis-à-vis de l'Allemagne de se soumettre aux articles 1 et 2 de la Convention de La Haye, mais non à l'art. 3 au sujet duquel l'Allemagne fit une réserve et dont les citoyens allemands ne peuvent pas, par conséquent, bénéficier.

Je suis donc appelé à dire si le cas dépend des articles 1 et 2 ou de l'article 3. Si c'est des articles 1 et 2, le navire ne pourrait pas être condamné pour le moment, mais la réclamation de la Deutsche Levante Linie demandant que le navire soit détenu pour être restitué après la cessation des hostilités ne peut pas être admise pour le moment car le Gouvernement britannique n'est pas bien certain du traitement accordé aux navires anglais dans les ports allemands. Le Président de la Cour des Prises en Angleterre a judicieusement jugé que l'ordre de détention serait rendu avec faculté pour la Couronne d'adresser requête en vue de condamnation, maintenant ainsi le navire sous le contrôle de la Cour. Si ce cas tombe sous l'article 3, alors le navire doit être condamné.

Personne ne semble être bien enthousiaste au sujet de cette convention. Le professeur Higgins dit qu'on ne peut pas l'appeler un progrès, car elle met en question un usage qui semblait généralement établi et que son adoption semblerait sanctionner une pratique moins libérale et moins éclairée. La traduction officielle, en ce qui concerne l'article 3, en a été critiquée d'une façon sévère dans l'affaire du *Perkeo* (1) par l'Attorney-General qui l'a qualifiée de peu heureuse et l'Attorney-General ajoutait qu'il ne savait pas si elle visait ou non les eaux territoriales, quand elles ne sont pas eaux neutres; et, dans l'affaire du *Möwe* (2) l'éminent Président trouvait que cette traduction ne rendait pas exactement le texte français. Je présume que les mots « high seas » (haute mer) ont été employés dans la traduction officielle parce que la Grande Bretagne acceptait la convention dans son intégralité et que l'expression « high seas » impliquait *a fortiori* que des navires rencontrés dans les eaux territoriales bénéficieraient des mêmes avantages; toute autre expression ne paraissait pas suffisamment compréhensive au traducteur officiel. Les articles 1 et 3 de la convention visent des navires « dans un port ennemi, entrant dans un port ennemi, rencontrés en mer ». Je dois donc examiner si l'*Erymanthos* était « dans un port ennemi » ou « entrant dans un port ennemi » ou « rencontré en mer ».

Il n'est pas mis en doute que l'*Erymanthos* ait quitté son dernier port avant le commencement de la guerre et qu'il soit arrivé à Malte dans l'ignorance des hostilités. Et il n'est pas mis en doute qu'au début des hostilités, l'*Erymanthos* n'était pas dans un de nos ports; il a été capturé ou saisi après l'ouverture des hostilités.

La capture est la saisie de force ou la prise de possession d'un navire ennemi. L'éminent conseil de la Deutsche Levante Linie a cité les principes du droit romain pour appuyer sa thèse que le navire était « entrant » et

(1) Voy. *supra* p. 3.
(2) Voy. *supra*, p. 14.

que, s'il n'entra pas effectivement au port, cela fut dû à l'action des autorités de cette île, prétention que j'examinerai plus tard.

D'après le droit romain, bien que la possession doive être suivie de l'occupation matérielle ou de la prise en charge de la chose possédée, il est suffisant à l'origine d'exercer les droits de possession et de propriété. De même, la capture existe dès que le capteur exerce les droits de capture, qu'il montre son intention de capturer et que le navire capturé obéit à ses ordres. Les affidavits et le journal de bord montrent que l'*Erymanthos*, alors qu'il faisait route vers la baie de St. Paul, a été rencontré par deux destroyers qui avaient des instructions pour le saisir. L'un d'eux au moins — à savoir le *Bulldog* — montra nettement son intention de capturer l'*Erymanthos* en lui ordonnant de le suivre à la baie de St. Paul et en lui faisant le signal de mouiller. A la baie de St. Paul, il fut laissé sous la garde du *Hussar* et c'est ce bâtiment qui a accompli les derniers actes de la capture. Le capitaine de l'*Erymanthos* a obéi aux ordres du *Bulldog* et s'est ainsi soumis à la capture. Il peut fort bien avoir été ignorant de l'existence des hostilités lorsqu'il rencontra le bateau de surveillance, mais une telle ignorance ne peut être présumée au moment où il a été rejoint par les navires de guerre et où il a reçu l'ordre de suivre l'un d'eux; l'obéissance à ces ordres devenait, non pas un acte volontaire, mais une nécessité, attendu que la présence de trois bâtiments de guerre rendait la résistance ou la fuite impossible. J'estime, en conséquence, que la capture a eu réellement lieu en mer, dans les eaux territoriales, entre le grand port et la baie de St. Paul, bien que la capture matérielle ait été opérée dans sa dernière phase par le *Hussar*, dans la baie de St. Paul.

Il serait d'ailleurs sans importance que la capture eût été effectuée dans la baie de St. Paul. Le Président de la Haute Cour d'Angleterre, a, dans l'affaire du *Möwe* (1) posé la règle que, dans la Convention de La Haye, le mot « port » doit être interprété dans son sens usuel et populaire ou dans son sens commercial comme désignant un lieu dans lequel les navires ont l'habitude de se rendre pour charger et décharger, embarquer ou débarquer, un lieu d'où, si des jours de grâce ont été accordés, le vapeur peut être dit sortir. La baie de St. Paul n'est pas un port dans ce sens. La baie de St. Paul est un lieu de mouillage pour examen, à une distance de quelques milles du grand port, et, à Malte, nous n'avons pas d'autres ports, dans le sens attribué à ce mot par le Président, que le grand port et le port de Marsamuscetto. Je suis tout à fait d'accord avec la règle du Président et je considère que son interprétation du mot « port » employé dans la Convention est la seule possible. Si l'*Erymanthos* avait atteint Malte avant l'ouverture des hostilités, il n'eût pas été autorisé à rester à l'ancre dans la baie de St. Paul, sauf dans un but d'examen, et il aurait reçu l'ordre de se rendre dans un des deux ports ci-dessus indiqués. En conséquence, l'*Erymanthos* n'était pas dans un port au début des hostilités et n'était pas dans un port au moment de la capture.

La difficulté réelle que présente ce cas est de déterminer si l'*Erymanthos*

---

(3) Voy. *supra*, p. 41.

était ou n'était pas un navire « entrant dans un port ennemi » alors qu'il ignorait encore l'ouverture des hostilités. L'éminent conseil des plaignants a soutenu que, si le navire n'entrait pas effectivement dans le grand port, il désirait le faire et qu'il en a été empêché par le bateau de surveillance. Il a cité le principe bien connu *Quoties per eum cuius interest conditionem non impleri fiat quominus impleatur perinde haberi ac si impleta conditio fuisset*, mais ce principe de droit civil est difficilement applicable au cas présent. Aucun gouvernement n'a le devoir d'autoriser un navire ennemi à entrer dans un port et aucun navire ennemi n'a le droit de réclamer d'y être admis. Les termes de la Convention sont un peu particuliers. Ils exemptent seulement les navires ennemis de la saisie, ou mieux, ils tiennent pour désirable qu'à ces navires des jours de grâce soient accordés s'ils réussissent à entrer au port, dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités; de sorte que, tandis qu'aucun gouvernement n'est obligé d'admettre un navire ennemi dans un port, ce navire, s'il a connaissance des hostilités avant d'entrer effectivement au port, est sujet à saisie s'il y entre. Le paragraphe 2 de l'article 1 doit, à l'égard des navires allemands, être interprété dans le sens que si un navire ennemi est autorisé à entrer dans un port, le Gouvernement autorisant ainsi ce vapeur à entrer alors qu'il ignore l'ouverture des hostilités, ne peut pas ensuite le capturer. Au moment où un navire ennemi cherche à être admis dans un port, le Gouvernement peut ne pas avoir sur place de bateau de guerre disponible pour capturer le vapeur et peut, en conséquence, avoir intérêt à accorder l'admission pour faciliter la capture.

Cette interprétation très restrictive du paragraphe 2 de l'article 1 de la Convention implique apparemment des désagréments mais, en ce qui concerne les vapeurs allemands, ces désagréments sont dûs aux actes de leur propre gouvernement. L'Allemagne n'a pas accepté l'article 3 qui eût sauvé l'*Erymanthos*. Il n'est pas dans mes attributions d'examiner les raisons qui ont décidé l'Allemagne à ne pas accepter cet article. La Convention VI de La Haye de 1907 ne peut être largement interprétée que prise dans son ensemble. Mais si une puissance prétend n'être pas liée par une des clauses de la Convention, cette dernière doit être lue comme si cet article particulier n'y était pas contenu ; et, tandis que les articles 1, 2 et 3, lus ensemble, auraient pu assurer protection aux opérations maritimes entreprises de bonne foi et en cours d'exécution avant l'ouverture des hostilités, en supprimant l'article 3, le 2e paragraphe de l'article 1 peut seulement s'appliquer, comme je l'ai dit plus haut, aux navires autorisés à entrer dans un port ennemi alors qu'ils ignoraient les hostilités, et il ne s'applique pas à un navire ennemi auquel l'admission a été refusée.

Je suis donc d'avis que les articles 1 et 2 de la Convention de La Haye de 1907 ne s'appliquent pas au cas de l'*Erymanthos* et, en conséquence, je prononce la condamnation du navire et j'ordonne que l'*Erymanthos* soit estimé et vendu.

Du 14 décembre 1914. — Cour commerciale de S. M. pour Malte (en matière de prises). — Parnis, président. — Avocats : sir Vincent Frendo Azopardi, pour la Couronne; E. C. Vassallo, pour les réclamants.

18

Cour suprême de Hong-Kong (en matière de prises), 16 décembre 1914

NAVIRE NEUTRE, ASSISTANCE HOSTILE, TRANSPORT DE NON-COMBATTANTS VENANT D'UN PORT BELLIGÉRANT NON BLOQUÉ, NAVIRE NEUTRE PLACÉ SOUS LE CONTRÔLE D'UN GOUVERNEMENT ENNEMI, OFFICIERS ENNEMIS, TRANSMISSION DE NOUVELLES, PREUVE DES FAITS CONSTITUTIFS DE L'ASSISTANCE HOSTILE.

Le transport, par un navire neutre, de non-combattants venant d'un port belligérant non bloqué ne constitue pas un acte d'assistance hostile ;

Pour qu'un navire neutre soit considéré comme placé sous le contrôle d'un gouvernement ennemi et par suite confiscable pour assistance hostile, il ne suffit pas qu'il soit dirigé par des officiers ennemis alors qu'il n'est pas prouvé que la présence de ceux-ci ait été déterminée par l'intention de mettre le navire à la disposition de ce gouvernement ;

Une simple suspicion d'assistance hostile par transmission de nouvelles ne suffit pas pour rendre confiscable un navire neutre, il faut une preuve positive.

(Navire américain *Hanametal*)

C. J. Gompertz :

Le 21 août 1914, vers 6 heures après midi, le vapeur *Hanametal*, battant pavillon américain, fut saisi par le bâtiment de S. M. *Triumph*, commandé par le capitaine Fitz Maurice, de la marine royale, et conduit à Hong-Kong pour être jugé comme prise.

Il apparaît que le *Hanametal* appartient à un certain William Katz, sujet américain, qui en est devenu propriétaire par achat en juin 1913. Le vapeur est enregistré au Consulat des Etats-Unis à Shanghaï comme navire américain et a droit à la protection des Etats-Unis. Lors de sa capture, le navire effectuait un voyage de Shanghaï à Tsingtao.

Les Etats-Unis d'Amérique étant un pays neutre, la charge de prouver que le *Hanametal* s'est exposé à condamnation de la part de la Cour des prises incombe à la Couronne. Le premier motif invoqué par l'Attorney General est que ce navire, en se dirigeant, dans le but d'y prendre des réfugiés, vers un port ennemi qui était susceptible d'être bloqué et qui, en fait, l'a été plus tard, rendait à l'ennemi un service contraire à la neutralité et ainsi perdait le droit à la protection du pavillon neutre. L'évacuation d'un grand nombre de non-combattants d'une place qui, dans un avenir prochain, doit être assiégée et bloquée, est une assistance à l'ennemi, puisque cela lui permet de prolonger la défense.

Sans doute, une autorisation de transporter les réfugiés eût pu être accordée par le Gouvernement britannique, mais il n'a pas été demandé de semblable autorisation. Si le transfert de non-combattants est une opération

qui favorise la défense, ce service est un de ceux qu'un neutre n'a pas le droit de rendre.

Oppenheim, *International Law* (2e éd.) t. II p. 193, dit : « Et l'on doit tout particulièrement remarquer qu'il n'existe aucune règle de droit obligeant une force assiégeante à autoriser tous les non-combattants, ou seulement les femmes, enfants, vieillards, malades et blessés, ou sujets des pays neutres, à quitter la place assiégée sans être inquiétés. Bien qu'une autorisation de ce genre soit quelquefois accordée, elle est refusée dans la plupart des cas, parce que le fait que des non-combattants sont assiégés avec les combattants et qu'ils ont à subir ainsi les mêmes privations, peut exercer et très souvent exerce sur les autorités une pression qui les amène à se rendre ».

Hall, *International Law* (6e éd.) p. 678, dit : « Dans le transport de personnes au service d'un belligérant, l'essence même du délit consiste dans la tentative d'aider celui-ci ; si, en conséquence, cette intention peut être prouvée, d'une façon quelconque, non seulement il importe peu que le service rendu soit grand ou minime, mais il n'est même pas nécessaire qu'il y ait eu relation locale immédiate avec les opérations de guerre ».

Aussi l'on soutient de ce côté que le transport de non-combattants dans l'intention d'aider aux opérations de l'ennemi est un service contraire à la neutralité et qu'en conséquence ce navire est sujet à condamnation.

La réponse du conseil du réclamant à cette thèse est que, poussée jusqu'à ses extrêmes conséquences logiques, elle signifie qu'après l'ouverture des hostilités, aucun navire neutre ne peut transporter des passagers venant d'un port de l'un ou l'autre belligérant pour cette raison que dans un avenir quelconque le port pourrait être bloqué.

L'éminent Attorney-General n'a pas accepté cette conclusion : je crois que sa pensée est que, dans le cas actuel, il y avait une immixtion dans la guerre, une tentative de procéder à un déplacement total en faveur du Gouvernement ennemi, un voyage spécial ayant été entrepris dans ce but.

Il faut noter maintenant que ni les livres, par exemple ceux de Hall et d'Oppenheim, ni les affaires concernant cette branche du droit qui sont invoquées ici ne viennent à l'appui de la doctrine selon laquelle le transport de non-combattants venant d'un port belligérant serait un service contraire à la neutralité. En fait, Tsingtao n'a pas été bloqué avant le 27 août.

Les cas du *Friendship* [1807] (6 C. Rob. 420 ; 1 Eng. P. C. 599) et de l'*Orozembo* [1807] (6 C. Rob. 430 ; 1 Eng. P. C. 605) concernent l'un et l'autre le transport de personnes au service militaire de l'ennemi. Dans le dernier cas, il y a un *dictum* de Sir William Scott portant que, lorsqu'il a été d'importance suffisante pour l'ennemi que des fonctionnaires civils fussent envoyés en mission officielle aux frais de l'État, cette circonstance peut raisonnablement motiver la confiscation. Mais ce *dictum* n'était pas nécessaire à la décision.

D'autre part, l'article 45 de la Déclaration de Londres prescrit la condamnation d'un navire neutre qui voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels, incorporés dans la force armée de l'ennemi, ou qui transporte un détachement militaire de l'ennemi ou une ou plusieurs

personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.

Il semblerait en résulter que le transport de non-combattants, sujets ennemis, ou de neutres fuyant un port ennemi non bloqué, est en lui-même innocent, et non repréhensible.

Ce n'est pas tout service pouvant profiter à l'ennemi qui est interdit à un neutre. Les objets médicaux, par exemple, ne sont pas contrebande de guerre (art. 29) et, sauf le droit de réquisition, un navire neutre peut, en l'absence de blocus, transporter librement à l'ennemi un chargement de médicaments ou d'appareils de chirurgie. En outre, il n'apparaît pas en fait que le *Hanametal* ait été engagé par le Gouvernement ennemi pour le transport de réfugiés. Il est prouvé que lorsqu'il quitta Shanghaï pour Tsingtao, le 19 août, il était autorisé par le gouvernement allemand à emmener les réfugiés de toute nationalité qui désireraient partir. Il n'y a rien d'incompatible avec les devoirs d'un neutre dans le transport de passagers ordinaires d'un port ou vers un port belligérant. Au contraire, le consentement des nations favorise particulièrement la continuation, pendant la guerre, du trafic habituel des navires neutres.

Dans le cas actuel, le *Hanametal* n'avait pas encore de passagers à bord. On ne prétend pas que le Gouvernement des États-Unis, ni ceux ayant la responsabilité du navire, ni ses propriétaires, aient été avisés que le transport des passagers, par mer, venant de Tsingtao, fût interdit aux navires neutres. En l'absence d'une telle notification, je crois qu'une puissance amie aurait motif de se plaindre si une opération de ce genre, projetée et non encore accomplie, était, en l'absence de toute autorité positive, traitée par les Cours de Grande Bretagne comme un motif de confiscation.

Le deuxième point dont je m'occuperai est celui de savoir si le *Hanametal* était au service de l'ennemi et sous le contrôle d'un belligérant.

L'article 46 de la Déclaration de Londres dispose que : « Un navire neutre est confisqué et d'une manière générale, passible du traitement qu'il subirait s'il était un navire de commerce ennemi .....; 2° Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi; 3° Lorsqu'il est affrété en totalité par le Gouvernement ennemi. »

Tout d'abord il est signalé que tous les officiers européens, sauf un, ont été remplacés par des Allemands à la déclaration de guerre avec l'Angleterre. Ceci est exposé dans l'affidavit de John Lennox, sujet britannique, titulaire d'un brevet de capitaine conformément aux Merchant Shipping Acts. Il déclare qu'il devint capitaine du *Hanametal* lorsque celui-ci fut acquis en 1913 par le propriétaire actuel. Le ou vers le 28 juillet 1914, il arriva à Tsingtao avec son navire, venant de Chefoo. Le 1er août, il quitta Tsingtao pour Vladivostock avec un chargement de bétail, peu après minuit. A ce moment ses officiers étaient : deux anglais, un américain, un norvégien et un chinois.

Presque immédiatement après qu'il eût débarqué son pilote devant Tsingtao, la canonnière allemande *Tiger* lui signala l'ordre de rentrer à Tsingtao,

ce qu'il fit. A son retour il fut avisé que ni le bétail ni les vivres ne pourraient sortir de Tsingtao. Il débarqua sa cargaison et attendit des ordres.

Le ou vers le 2 août, le propriétaire, William Katz, vint à Tsingtao et, le 3 août, il informa le capitaine que les autorités allemandes n'autoriseraient pas les officiers anglais à traverser la passe qui était minée et qu'un capitaine allemand et des officiers monteraient à bord. Le 5 août, le capitaine, le premier officier, le second officier et le mécanicien chef furent remplacés par des Allemands.

D'après la loi des États-Unis d'Amérique, un navire appartenant en totalité à un citoyen américain ou à une société américaine a droit à arborer le pavillon américain et à la protection américaine. Ce navire, quand il trafique dans les eaux d'Extrême-Orient, mais sans faire le cabotage aux Iles Philippines, peut avoir un capitaine, des officiers et un équipage de n'importe quelle nationalité et il a toujours droit à la protection des États-Unis. Le changement d'officiers fut fait avec le consentement du Consul des États-Unis à Tsingtao et fut régulièrement enregistré sur les livres du Consulat. Au point de vue formel, tout était donc en règle et le propriétaire du navire ne fit rien de plus que ce que lui permettait la loi de son pays.

Mais la question est de savoir si le navire a été placé sous le contrôle exclusif du Gouvernement ennemi; en fait, le capitaine allemand a-t-il été mis à bord comme un agent du Gouvernement allemand?

Voyons ce qui a suivi ce changement d'officiers.

Avant le 3 août, le *Hanametal* faisait le service entre Vladivostock et Shanghaï, transportant autrefois du charbon et plus récemment du bétail et une cargaison diverse. Après débarquement de sa cargaison et changement de ses officiers, il quitta Tsingtao le 5 août pour Chefoo, sans chargement, les seuls passagers étant quelques coolies chinois. Il arriva à Chefoo, le 6 août, y resta une nuit, en repartant le 7 et arrivant à Tsingtao le 8. A ce voyage de retour il ne portait ni passagers ni chargement. A Tsingtao il fit du charbon et partit le 9 août pour Shanghaï.

L'explication de ces voyages donnée par le capitaine allemand est que les propriétaires espéraient trouver un chargement à Chefoo où l'arrivée du navire avait été annoncée par télégramme. Il fit observer que souvent les chargeurs chinois amènent les cargaisons après l'arrivée du navire au port. Il dit aussi que l'on attendait des passagers, des Chinois résidant sur la côte qui pouvaient être pris de panique par suite de la déclaration de guerre et auraient eu hâte de rentrer chez eux.

Le *Hanametal* arriva à Shanghaï le 11 août et y resta jusqu'au 20. Il n'y embarqua ni charbon ni cargaison, mais débarqua une installation frigorifique qu'il avait dans la cale d'arrière. Le capitaine explique que cette installation a été retirée parce que, si le navire avait été visité, elle aurait pu être considérée comme contrebande de guerre. Le 20, le *Hanametal* quitta Shanghaï pour Tsingtao et, ce même jour, il fut arrêté et visité par le bâtiment de S. M. *Clio*, puis autorisé à poursuivre sa route. Le 21, il fut arrêté par le navire de S. M. *Triumph*, une garde fut placée à bord et il

fut conduit à Wei-Hai-Wei. D'après ces faits, l'affaire, pour la Couronne, se présente comme ceci :

Immédiatemeut après la déclaration de guerre, tous les officiers de pont et le chef mécanicien furent remplacés par des Allemands. Ainsi le contrôle du navire passa aux mains de sujets ennemis. La raison invoquée est qu'avec des officiers anglais à bord, le navire n'aurait pas été autorisé à entrer dans un port qui avait été miné dans un but défensif ou à le quitter. Mais on a montré que d'autres navires neutres, ceux battant pavillon japonais, furent autorisés à entrer librement à Tsingtao et à en sortir, sous la conduite de pilotes locaux. Sur ce point j'ai éprouvé quelques difficultés. Le premier officier dont on se débarrassa en même temps que des autres n'était pas anglais, mais américain, donc neutre. A l'origine des débats il n'y avait pas de preuve directe de ce point. Mais, après l'ajournement, et pendant que je préparais ma sentence, ayant été informé par le conseil que le capitaine Lennox se trouvait dans la colonie et qu'il pouvait être appelé comme témoin, j'ai demandé son témoignage au sujet du changement d'officiers. Il en résulte que le premier officier a été congédié, non pas à la suite d'observations faites par les autorités allemandes, mais sur l'initiative du capitaine anglais lui-même parce qu'il ne donnait pas satisfaction dans ses rapports avec l'équipage chinois qui ne l'aimait pas et qui menaçait de déserter le bord.

Le capitaine Lennox dit avoir cherché des officiers neutres à Tsingtao. mais il ne s'en trouvait pas. Il partit lui-même par chemin de fer pour Shanghaï avec les deux officiers anglais, mais il reçut un télégramme à Tsingtao lui disant d'attendre des instructions. Il supposa que les officiers anglais seraient réinstallés après que le *Hanametal* aurait effectué son dernier voyage à Tsingtao.

Le second point est que les voyages du *Hanametal*, après le changement d'officiers fournissent de sérieux motifs de suspicion. Il alla à Chefoo, sans cargaison avec seulement quelques coolies comme passagers. Il retourna ensuite à Tsingtao, sans passagers et toujours sans cargaison. Dans le voyage d'aller et de retour, il se rapprochait de Wei-Hai-Wei, station navale utilisée par l'escadre anglaise de Chine comme base de ravitaillement en charbon. Au cours de ces deux voyages et en allant vers Shanghaï, il pouvait recueillir, sur les mouvements de la flotte anglaise, des renseignements de la plus grande valeur pour l'ennemi. En fait, à son retour de Shanghaï, il rencontra trois navires sous le commandement de l'amiral anglais, le *Clio* au large de Shanghaï et, plus au nord, le *Triumph* et le *Mekong*.

On prétend que ces voyages ne peuvent pas avoir été les déplacements commerciaux ordinaires d'un navire marchand, d'autant moins que, s'ils étaient innocents, ils n'offraient aucun profit aux propriétaires et que la présomption est irrésistible que le navire était soumis au contrôle d'un gouvernement ennemi et qu'il était au service de l'ennemi. Cette présomption est fortifiée, autant qu'il est possible, par l'attitude du *Hanametal* lorsqu'il tomba entre les mains du navire de S. M. *Triumph*. Il existe un affi-

davit du commandant, le capitaine Fitz Maurice, de la marine royale, portant :

« Le *Hanametal* fut signalé le 21 août à 6 h. 10 après midi, direction S S. E., sa route étant approximativement N. O. Le *Triumph*, à ce moment, ne portait aucun pavillon. A 6 h. 30 je hissai le pavillon allemand et aussitôt le *Hanametal*, changeant sa route, se dirigea vers moi. Au moment où je hissai le pavillon allemand nous étions presque cap dessus et nous pouvions fort bien être pris pour l'un des navires de guerre allemand *Gneisenau* ou *Scharnhorst*. »

Cette preuve est certes extrêmement importante, je l'ai soumise au capitaine allemand Hannig, au banc des témoins, et l'ai invité à s'expliquer. ... S'il semble qu'il y ait ici un conflit de preuves, celui-ci n'est, après tout, qu'apparent. Tandis que le commandant anglais croit pouvoir conclure que le *Hanametal* est venu vers le *Triumph* pour les raisons qu'il donne, le capitaine allemand nie complètement avoir été influencé par ces raisons et il en donne d'autres qui me semblent fournir une explication plausible dans ces circonstances. Je n'attacherai pas trop d'importance au fait d'arborer le pavillon allemand alors que les navires se trouvaient à deux milles l'un de l'autre.

Il semblerait à un profane — et ceci a été en effet admis par le capitaine Fitz Maurice — qu'il existe une certaine analogie d'aspect entre les pavillons des deux pays. Mais on prétend que, même avant ce moment, le *Hanametal* croyait que les navires qui se trouvaient devant lui étaient des bâtiments allemands. Le capitaine Hannig déclare positivement qu'il n'a jamais pris le *Triumph* pour autre chose qu'un navire de guerre étranger, soit anglais soit japonais. Je puis dire ici que l'ultimatum du Japon à l'Allemagne fut remis le 18 août et expirait le 23 août. Le capitaine est un officier de la réserve navale allemande et est resté huit ans sur les côtes de Chine. Il jure qu'il ne pouvait prendre et qu'il n'a pas pris le *Triumph* pour le *Scharnhorst* et il indique certaines différences de structure qui, dit-il, rendaient impossible une telle confusion. On ne prétend pas qu'il y ait eu dans cette station d'autre navire de guerre allemand qu'on pût prendre pour le *Gneisenau* ou le *Scharnhorst*. Le motif qu'il donne de son rapprochement du bateau de guerre est, en tout cas, très plausible. Ce motif est qu'il savait qu'il serait arrêté et visité, que le soir tombait et qu'il désirait en finir au plus tôt. Les deux navires, de plus, se dirigeaient l'un vers l'autre.

Lorsque le capitaine Fitz Maurice dit qu'il ne croit pas qu'un officier de marine anglais aurait pris le *Triumph* pour un navire allemand, dans ces circonstances, ne suis-je pas tenu d'accepter la déclaration apparemment raisonnable du capitaine allemand? Il me semble que je ne puis faire autrement et que ce motif de suspicion ainsi relevé doit tomber.

Examinant attentivement la question, je constate qu'il est prouvé que les officiers ont été changés pour la raison que les autorités de Tsingtao n'admettaient pas que des officiers appartenant à un État belligérant pussent couduire un navire à travers leurs champs de mines. On a essayé

en vain de trouver des officiers neutres et c'est pourquoi on a pris des Allemands. Jusqu'ici rien ne justifie la conclusion que le propriétaire ait eu l'intention d'abandonner le contrôle de son navire à un État ennemi. Il est naturellement fort possible que le capitaine allemand ait assumé ce contrôle dans l'intérêt de son propre gouvernement, mais le poids des preuves fait plutôt pencher la balance de l'autre côté. Il le montre plutôt comme l'agent des intérêts d'un propriétaire neutre.

J'arrive maintenant au voyage de Tsingtao à Chefoo et retour. Il est exact que le navire appareillait sans cargaison et pour ainsi dire sans passagers. Mais il est dit et on peut le croire, qu'à cette époque, les cargaisons étaient difficiles à obtenir sur le côte et que d'autres navires furent obligés de quitter le port sur lest. Il est notoire qu'une grande guerre qui éclate paralyse, sur le moment, les opérations commerciales courantes. Chefoo était un port d'escale pour le *Hanametal*, avant la déclaration de guerre. Il résulte des preuves que s'il s'était trouvé à Tsingtao des officiers américains ou norvégiens, ils eussent été engagés. Je ne pense pas que le fait que le voyage comportait le passage près d'une base navale britannique, justifie nécessairement l'opinion que le navire soit parti sous le contrôle de l'ennemi.

En poussant ici à l'extrême dans le sens de la Couronne, — plus loin même que l'Attorney-General ne l'a fait — on peut simplement dire que les opérations du *Hanametal* étaient conciliables avec des intentions aussi bien coupables qu'innocentes. On a soutenu que le propriétaire aurait dû expliquer lui-même les faits et montrer, si possible, que les voyages du *Hanametal* étaient effectués à son service et non pour le compte du Gouvernement allemand. Mais, en somme, je crois que sur ce terrain aucune présomption n'a été établie contre lui. Il n'y a rien de plus qu'une suspicion et la suspicion ne suffit pas. Le motif de confiscation qui a été suggéré tombe donc.

Je me suis occupé jusqu'ici de l'art. 46 de la Déclaration de Londres. La question suivante que j'ai à examiner dépend d'une partie du n° 1 de l'article 45.

« Un navire neutre est confisqué et, d'une manière générale, passible du traitement que subirait un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre : 1° Lorsqu'il voyage spécialement... en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi. »

Le rapport général à la Conférence présenté par le comité de rédaction s'exprime sur ce point comme il suit :

« La transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi est assimilée au transport de passagers incorporés dans sa force armée. On parle du navire qui voyage spécialement pour indiquer qu'il ne s'agit pas du service normal du navire. Il s'est détourné de sa route ; il a relâché dans un port où il ne s'arrête pas ordinairement pour effectuer le transport en question. Il n'est pas nécessaire qu'il soit exclusivement affecté au service de l'ennemi ; ce dernier cas rentrerait dans la seconde catégorie (article 46). Dans les deux hypothèses dont il vient d'être parlé, il s'agit d'une opération isolée

faite par le navire; il a été chargé d'effectuer tel transport ou de transmettre telles nouvelles; il n'est pas attaché d'une manière continue au service de l'ennemi. Il en résulte qu'il peutbien être saisi pendant le voyage où il se livre à l'opération qui lui est confiée; ce voyage terminé, tout est fini, en ce sens qu'il pourrait être saisi pour avoir fait l'opération prévue; c'est analogue à ce qui est admis en matière de contrebande (art. 38). »

La question est de savoir si le voyage de Shanghaï à Tsingtao fut entrepris dans l'intérêt du Gouvernement ennemi, pour transmettre à ce Gouvernement les renseignemens recueillis à Shanghaï, ou pour transmettre des renseignements recueillis au cours du voyage tels que ceux concernant les mouvements des bâtiments de Sa Majesté.

Les voyages antérieurs, ceux de Tsingtao à Chefoo et retour à Tsingtao, ayant été déjà terminés ne constitueraient pas, de ce chef, un motif de condamnation.

Il est actuellement prouvé que lorsque le *Hanametal* quitta Shanghaï, le chemin de fer entre Shanghaï et Tsingtao était en bon état et fonctionnait, et il n'est pas prouvé ni prétendu que le service télégraphique entre ces deux places ait été interrompu. Il était donc très facile au gouvernement de Tsingtao de se procurer les renseignements qu'il désirait recevoir de Shanghaï par une voie plus rapide que la voie de mer. Il n'était pas nécessaire que le navire quittât Shanghaï dans ce seul but.

Mais le voyage avait-il pour but de porter à Tsingtao des renseignements recueillis au cours de la route sur les intentions des navires des Alliés? Le capitaine et les autres officiers de pont étaient allemands. Des bâtiments de guerre anglais, français, russes et probablement aussi japonais devaient vraisemblablement être actifs aux environs de Tsingtao. Deux navires de guerre anglais et un navire auxiliaire furent effectivement rencontrés au cours du voyage. Même si aucun élément des forces alliées n'avait été vu, le simple renseignement négatif sur la présence de ces forces dans les eaux aurait pu être de grande valeur pour les Allemands de Tsingtao.

Je crois que la réponse est qu'il est valablement prouvé seulement ceci, à savoir que le navire procédait à un voyage commercial, en soi parfaitement légal. D'autres navires neutres (par exemple japonais) avaient, peu avant cette date, transporté des non-combattants de Tsingtao; et rien n'empêchait le *Hanametal* de se livrer au même trafic. Il n'y a aucune preuve contre lui comme il en faudrait pour frapper d'illégalité un voyage apparemment innocent, rentrant dans les droits ordinaires d'un navire neutre. Il y a place, je crois, pour la suspicion, mais ce n'est pas suffisant. Il faut qu'une violation positive de neutralité soit prouvée avant qu'un navire d'un Etat ami puisse être condamné et aucune n'a été établie ici.

Les motifs présentés en vue de la confiscation tombent donc et mon devoir est d'ordonner que le *Hanametal* soit relâché. Je propose de réserver, pour le moment, la question des frais et dommages.

J'ordonne donc que le navire soit relâché, sauf aux propriétaires du *Hanametal* à donner une garantie convenable du paiement de tous frais et dépens qu'il pourrait leur être ordonné de payer,

Du 16 décembre 1914. — Cour suprême de Hong-Kong (en matière de prises). — Gompertz, président. — Avocats : J.-H. Kemp, Attorney-General pour Hong-Kong, pour la Couronne ; Eldon Potter pour les propriétaires du navire.

19

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 20 décembre 1914

MARCHANDISE ENNEMIE SUR NAVIRE ENNEMI OU ANGLAIS, CONFISCATION ; DROITS D'UN SUJET BRITANNIQUE SUR LA CARGAISON, ACCEPTATION DE TRAITES, CONNAISSEMENT, REJET DE LA RÉCLAMATION.

La marchandise appartenant à un sujet ennemi et chargée sur un navire ennemi ou anglais est confiscable.

La Cour des Prises doit rejeter la réclamation d'un sujet britannique qui prétend avoir des droits sur cette cargaison à raison du double fait qu'il a accepté des traites tirées par le vendeur pour se couvrir du prix et que le connaissement porte son nom.

(Navire allemand *Odessa* et navire anglais *Cape Corso* [cargaison].)

Le navire allemand *Odessa* fut capturé le 19 août 1914 par le *Cavonia* de la flotte de S. M. et ultérieurement déclaré de bonne prise. Il portait 51.043 sacs de nitrate de soude appartenant à une société allemande de Hambourg, la Rhederei-Aktiengesellschaft. Devant la Cour des prises une réclamation fut formée par la Banque anglaise J. Henry Schröder et Cie, invoquant les droits qu'elle avait sur cette cargaison comme ayant fourni, au moyen d'une acceptation de traite, à la société allemande, les fonds pour payer ces marchandises et ayant reçu les connaissements pour se couvrir. Au nom de la Couronne, la condamnation de la cargaison fut demandée. On invoqua que la propriété des marchandises appartenait à la société allemande, non aux réclamants anglais, que si ceux-ci étaient nommés dans le connaissement, c'était à titre de consignataires, enfin qu'un droit de gage leur appartenant ne pouvait faire échec à la confiscation, ainsi qu'il avait été jugé dans l'affaire du *Marie Glaeser* (1). L'Attorney-general ajouta que, d'ailleurs, il avait été constitué un comité, le Prize Claims Committee, chargé d'examiner les réclamations des sujets anglais, alliés ou neutres ayant des intérêts dans les navires ou chargements condamnés par la Cour des Prises. Au nom de Schröder et Cie il fut répondu que l'affaire était de première importance, le procédé employé dans le monde entier pour procurer de l'argent au propriétaire d'une cargaison en route étant de tirer une lettre de change sur Londres, qu'il était désirable que la décision vint de la Cour des Prises et non du Prize Claims Committee. Leurs avocats reconnurent que des précédents pouvaient être invoqués en faveur de la confiscation, mais ils ajoutèrent que les précédents des guerres antérieures étaient moins impératifs pour une Cour des prises que ne le sont des précédents pour une Cour statuant en matière civile

(1) Voy. *suprà*, p. 8.

parce que les principes du Droit international qu'applique la Cour des prises se modifient constamment avec le développement du commerce et la pratique des contrats. Juridiquement, les réclamants sont des créanciers gagistes, non les propriétaires de la cargaison ; mais, en fait, ils ont tout le bénéfice de la propriété. En matière de confiscation à titre de prise le vrai criterium est celui-ci : est considéré comme propriétaire celui qui supportera la perte ; il en est ainsi parce que le principe de la capture est la destruction du commerce de l'ennemi. Infliger des dommages pécunaires à des banquiers anglais sous prétexte de confisquer ce qui est, au point de vue de la technique juridique, propriété ennemie, c'est lâcher la proie pour l'ombre. L'Attorney-general répliqua que la Cour des prises avait à rechercher si l'on était en présence d'une propriété ennemie ; dans le cas de l'affirmative elle la condamne, toutefois en réservant les droits des sujets anglais, alliés ou neutres basés sur les lois générales, en dehors de tout contrat, comme le droit au fret : mais elle n'a pas à s'arrêter à des prétentions basées sur des contrats conclus entre le vendeur ou l'acheteur et un tiers.

La cargaison du navire anglais *Cape Corso* fut saisie à l'arrivée de celui-ci à Brixham le 26 août 1914. Elle se composait de bois appartenant à Léo Küpper, de Hambourg, sujet allemand et avait été expédiée du Japon à destination de Rotterdam ou Hambourg. Une réclamation fut présentée par les Fils de William Brandt et C°, maison anglaise, qui, en vertu d'un accord avec Küpper, avaient accepté les traites tirées pour le paiement du vendeur du bois et qui avaient entre leurs mains le connaissement revêtu d'un endossement général. Ils demandent soit la remise à eux de la cargaison, soit sa condamnation sous réserve de leurs droits. Au nom de la Couronne on fait valoir que si la cargaison leur est remise ils deviendront comptables envers le propriétaire allemand de ce dont la valeur de cette cargaison dépasse le montant de leur créance et qu'ainsi le crédit de l'ennemi sera accru ; que si la condamnation est prononcée sous réserve des droits des réclamants, le propriétaire ennemi verra ses ressources augmentées par le paiement de ses dettes envers les réclamants. En faveur de ceux-ci on invoque qu'ils avaient obtenu pour leur créance la garantie d'une banque allemande, que cette garantie étant venue à défaillir, ils ont acquis ainsi le droit de vendre immédiatement, ce qui les a constitués propriétaires de la cargaison : cette déduction est contestée par l'avocat de la Couronne qui les considère comme étant restés créanciers gagistes.

Les deux affaires furent jointes par la Cour pour recevoir une décision unique.

Sir Samuel Evans, président :

Les réclamations concernant les cargaisons, dans ces deux affaires, sont de même nature. Il n'existe pas, entre elles, de différence essentielle pour ce qui concerne mon jugement, et les principes applicables doivent être les mêmes pour les deux. Je les traiterai donc conjointement.

Dans la première affaire, la réclamation concerne 51.043 sacs de nitrate de soude chargés à bord du navire allemand *Odessa* que j'ai condamné. La cargaison fut capturée sur le navire, en mer, le 19 août dernier.

Les plaignants sont J. Henri Schröder et C°, Leadenhall Street, Londres, maison dont les associés sont le baron von Schröder, sujet naturalisé de ce royaume et Frank C. Tiarks, sujet britannique.

La cargaison a été achetée à Weber et C° (maison chilienne) à Valparaiso par la Rhederei-Aktien-Gesellschaft de 1896, compagnie allemande de Hambourg. Par suite d'une entente entre cette compagnie et Schröder et C°, ceux-ci acceptaient les traites tirées en faveur des vendeurs, pour la marchandise et recevaient les connaissements en garantie de leur acceptation et des sommes payables en vertu de celle-ci.

En l'espèce, le connaissement est daté du 8 mai 1914 et a été établi en

faveur de J. Henry Schröder et C° de Londres ou leurs ayants-droit. Il y était dit que le navire devait se rendre dans la Manche pour y recevoir des ordres.

Quinze lettres de change de montants divers furent acceptées par Schröder et C°, le 4 juin 1914, et vingt-et-une autres le 9 juin. L'échéance de ces traites était respectivement les 6 et 10 septembre 1914, mais les échéances ayant été prorogées par proclamation, les dates réelles pour le paiement furent le 19 et le 24 octobre. En conséquence, lorsque la réclamation de Schröder et C° fut faite, les traites n'avaient pas encore été payées. Elles l'ont été depuis et la somme totale s'élève à 41.153 L.

Les plaignants réclament la cargaison « comme propriété de sujets anglais ou bien comme étant les porteurs, pour la valeur totale, des connaissements qui la concerne » et « comme étant les personnes effectivement intéressées à la cargaison. »

Dans la seconde affaire, la réclamation concerne une grande quantité de bois de prix chargée à bord du vapeur anglais *Cape Corso*. Celui-ci fut détenu à Suez pour quelques jours, le 7 août 1914, et la cargaison a été saisie à l'arrivée du navire à Brixham le 26 août.

Les réclamants sont les Fils de William Brandt et C°, Fenchurch Avenue, Londres, maison anglaise.

La cargaison fut achetée d'un certain Schütze, d'Otaru, Japon, par un certain Léo Küpper de Hambourg, sujet allemand. Le navire était affrété à Küpper. Les marchandises ont été embarquées au Japon et le navire avait pour destination Rotterdam ou, à l'option de l'affréteur, Hambourg.

A la suite d'un accord entre Küpper et les plaignants, ceux-ci remirent à Mitsui ét C°, à Londres, pour compte de leur maison d'Otaru, des lettres de crédit les autorisant à négocier les traites de Schütze sur les plaignants pour la cargaison que Küpper lui avait achetée. Un certain nombre de traites acceptées par les réclamants avant la guerre vinrent à échéance après l'ouverture de celle-ci mais ne furent pas payées.

Les connaissements ont été établis à l'ordre de Schütze ou de ses ayants-droit et ont été revêtus d'un endossement général par Schütze. Ils ont été, en temps utile, reçus par les plaignants, en garantie de leurs acceptations. Les plaignants les adressèrent alors à leur agent à Hambourg pour être remis à Küpper contre paiement et quelques-uns d'entre eux furent présentés avant la guerre. D'autres garanties ont été données aux plaignants par Küpper, pour partie une garantie de la Reinische Creditbank, filiale de Karlsruhe, et pour partie un dépôt chez l'agent des plaignants à Hambourg. Les transactions n'ont pas été aussi simples que dans le cas précédent de l'*Odessa*. Leur effet a été exposé et il n'est pas besoin de donner d'autres détails.

Le solde du compte présenté par les plaignants fait ressortir une somme de 6.104 L. due par Küpper.

La réclamation des plaignants a été formulée comme suit :

A (1). Une déclaration que les marchandises sont leur propriété :

(2) Remise à eux desdites marchandises.

Alternativement :

B (1) Une déclaration portant qu'ils ont droit à la possession des marchandises.

(2) Remise des marchandises aux réclamants à fin de vente et retenue par eux, sur le produit de la vente, de la somme payée par eux pour les connaissements ainsi que du montant des frais, pertes et débours (s'il y en a).

(3) Alternativement, pour payement à eux-mêmes sur le produit de la vente du montant des sommes visées au n° 2.

Se référant aux accords intervenus entre eux, les plaignants, en écrivant à leur client allemand Küpper, disaient : « Nous serons disposés à payer les expéditions de bois de M. Carl Schütze, pour votre compte, sur la base indiquée par vous. »

De même que les Fils de Brandt et Cie ont payé les chargements de bois pour leur client, de même Schröder et Co ont payé les chargements de nitrate pour leur client, la Rhederei-Aktien-Gesellschaft de 1896.

Il a été admis par les plaignants, dans chaque affaire, premièrement, qu'en droit la propriété des chargements a été transférée aux acheteurs allemands et que ceux-ci furent, à toute époque présentant de l'intérêt, les « propriétaires » légaux des cargaisons ; et deuxièmement, que les plaignants étaient simplement détenteurs des connaissements représentant ces cargaisons, à titre de gage, en garantie des sommes avancées ou dont l'avance avait été convenue.

L'importante question de droit soulevée ici est de savoir si la Cour des Prises doit néanmoins considérer les plaignants comme les propriétaires réels et doit, en conséquence, relâcher les marchandises capturées pour le motif qu'elles n'étaient pas « propriété ennemie » ou si la Cour doit, en quelque manière, prendre leur réclamation en considération et ordonner aux capteurs ou au Marshal de les régler sur le produit de la vente.

L'argumentation a été présentée d'une façon adroite et persuasive par M. Mackinnon et la Cour lui est reconnaissante de son concours. Il a admis qu'aucune décision de cette Cour ou d'une autre Cour des Prises n'avait consacré une réclamation de ce genre ni même ne pouvait être invoquée à son appui ; mais il a prétendu qu'en présence du développement des transactions commerciales dans leurs conditions actuelles, le droit des prises devait recevoir une extension de nature à protéger les gens qui, comme les plaignants, ont prêté de l'argent garanti par des cargaisons ou des connaissements.

Tout d'abord, il faut rappeler deux choses : premièrement, que cette Cour est une Cour de Justice et, deuxièmement, que le droit qui doit être appliqué ici est le Droit international, c'est-à-dire le droit qui est généralement entendu et reconnu par l'opinion commune des juristes éclairés des divers pays comme étant le droit existant applicable entre les nations.

Les décisions d'une Cour de Justice doivent procéder de principes définis. Ces principes doivent être appliqués à des faits variables. Mais la Cour n'a pas seulement pour fonction et devoir de décider sur des cas particuliers, mais bien de les résoudre d'après des principes qui serviront de guides à

d'autres, en ce qui concerne leur situation et leurs prérogatives aux yeux de la loi.

Dans le domaine du Droit international, en particulier, il y a place pour l'extension des vieilles doctrines ou pour le développement de principes nouveaux, lorsqu'il y a ou qu'il est probable qu'il y ait une acceptation générale de la part des nations civilisées. Les précédents établis aux temps passés doivent être considérés comme des guides à suivre et non comme des entraves qui lieraient. Mais les guides ne doivent pas être abandonnés à la légère, ni mis de côté. Déjà, au cours de la présente guerre j'ai eu à m'occuper de questions qui ne sont pas éloignées de celles soulevées dans les cas actuels; et, en les traitant, je me suis efforcé, après mûre considération, de les trancher dans cet esprit, en me guidant sur le passé et à la lumière de l'expérience antérieure.

Dans le cas du *Marie Glaeser* (1), la situation des propriétaires de navires ennemis et d'autres personnes, neutres ou sujets britanniques, réclamant des gages ou créances sur les navires, dut être déterminée.

Dans le cas du *Miramichi* (2), des règles déterminant « la propriété » de cargaisons chargées sur un navire innocent ont dû être posées.

Dans le cas du *Marie Glaeser*, il a été jugé qu'en cas de capture, nul gage, hypothèque ou créance sur un navire ennemi ne pouvait être invoqué devant cette Cour contre les capteurs.

Dans le cas du *Miramichi*, il a été jugé qu'en cas de saisie, la propriété d'une cargaison embarquée en temps de paix dépend de la loi municipale régissant les contrats de vente et d'achat de marchandises.

Je dois me conformer à ces décisions tant qu'elles n'ont pas été modifiées par une juridiction supérieure; et je dois appliquer les principes sur lesquelles elles reposent, conformément aux faits de la présente cause, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons d'adopter d'autres règles ou doctrines au regard de ces cargaisons.

En ce qui concerne les créances ou gages, il n'est pas douteux qu'une distinction puisse être faite entre les navires et les cargaisons embarquées, s'il parait juste d'établir cette distinction. Mais ceci n'a jamais été fait, je crois, par aucune Cour des Prises d'aucun pays. Les motifs pour lesquels il n'y a pas à admettre les créances ou gages sur navires sont développés dans le jugement relatif au *Marie Glaeser* (3), et de nombreuses autorités y sont citées. Quelques-unes de ces autorités visaient les cargaisons et les mêmes motifs ont trouvé leur application. Je ne reviendrai pas sur ce terrain. Mais je me référerai seulement à trois cas, à titre d'exemples, dans lesquels les cargaisons ont été traitées sur le même pied, au cours d'un siècle allant de l'époque de Lord Stowell en 1805, en passant par celle de la guerre de Crimée de 1854, jusqu'à la guerre Hispano-Américaine en 1900. Ce sont les affaires du *Marianna* (6. C. Rob. 24; 1 Eng. P. C. 518); de l'*Ida* (Spinks 26; 2 Eng. P. C. 268) et du *Carlos F. Roses* (177 U. S. 655).

---

(1) Voy. *supra*, p. 4 et 8.
(2) Voy. *supra*, p. 59.
(3) Voy. *supra*, p. 4 et 8.

Il m'apparaît qu'il est impossible de distinguer entre les deux derniers cas et celui dont j'ai actuellement à m'occuper. Je ne vois pas de raison, non plus, pour aller à l'encontre de ces précédents.

Dans la première affaire soumise en ce moment à la Cour, celle de l'*Odessa*, le navire et la cargaison sont tous deux « propriétés » appartenant à des sujets ennemis. Quel motif valable ou seulement plausible y aurait-il pour rejeter les réclamations de sujets britanniques ou neutres ayant des gages ou créances sur les navires et pour accepter, en même temps, des réclamations identiques sur les cargaisons? Je n'en vois aucun.

En conséquence, selon les autorités et les principes, en tant que les réclamations de Schröder et C° et de Brandt et C°, sont basées sur leur situation de créanciers gagistes et non de propriétaires légaux, elles ne peuvent, à mon jugement, être admises.

Mais il a été soutenu, en outre, que, bien que les plaignants ne fussent pas les propriétaires légaux des cargaisons, ils avaient un tel intérêt bénéficiaire sur elles que leurs réclamations devaient être admises. Accepter cette proposition serait ouvrir à toutes sortes d'enquêtes et de calculs, une porte que mes prédécesseurs et la Cour des Prises ont constamment et résolument fermée. Un examen des faits touchant la réclamation des Fils de Brandt et C° va immédiatement en démontrer les difficultés. Tout d'abord, comment un capteur, qui avait de bonnes raisons de croire que la cargaison saisie était propriété ennemie, pourrait-il savoir ce qu'il doit faire, s'il devait songer avant la saisie ou savoir qu'il pourra, après la saisie, être en butte aux réclamations de créanciers gagistes ou de prêteurs d'argent, venus de toutes les parties du monde, pour des avances qui peuvent être de 5 0/0 ou de 95 0/0 ou de toute autre proportion de la valeur des marchandises? Ou s'il devait être exposé à l'établissement d'un compte général, comme entre banquier et client ou caution du client, à l'effet de déterminer l'importance des prétendus gages ou créances? Allant plus loin, qu'auraient à faire les capteurs ou le Marshal? Doivent-ils être parties à l'établissement d'un compte entre celui qui consent et celui qui accepte le gage ou les personnes qui réclament pour eux — compte qui *ex hypothesi* devrait être établi, pendant la guerre, en l'absence de plusieurs des parties? Une telle procédure serait complètement étrangère à la juridiction et aux travaux de cette Cour.

Que des personnes soient exposées à des pertes dans leurs transactions financières ou commerciales avec les commerçants ennemis en temps de guerre, ce n'est que trop évident. Mais perte n'est pas preuve de droits légaux. Les plaignants ont le droit d'agir contre leurs clients pour la totalité de leur réclamation; ils peuvent agir soit pendant la guerre, soit après. Jusqu'à quel point réussiront-ils? Cela ne concerne pas cette Cour.

A mon sens, le seul principe directeur est de déterminer quels sont les propriétaires légaux des cargaisons; si les marchandises se trouvent être propriété légale d'un ennemi, de les condamner; si elles sont la propriété de sujets anglais ou neutres, de les relaxer, comme il a été fait dans le cas du *Miramichi*.

Pour la deuxième affaire, un autre motif doit être mentionné, de crainte que l'on pense qu'il a passé inaperçu. Le conseil des Fils de Brandt et Cie soutenait qu'en ce qui concerne une partie de la cargaison réclamée — savoir 2834 billes — Küpper et ses garants, la Rheinische Creditbank filiale Karlsruhe, avaient, avant l'ouverture des hostilités et avant la capture, refusé d'accepter les connaissements et qu'en conséquence les gagistes auraient pu vendre. Même si le refus était établi, il est évident que, jusqu'à ce que les gagistes aient vendu, la propriété générale des marchandises restait à leurs propriétaires qui avaient à toute époque le droit de rentrer en possession en payant.

Je puis encore noter que ces faits sont précisément semblables à ceux de l'affaire du *Carlos F. Roses* (177. U. S. 655), qui sont exposés à la page 679 de la façon suivante : « L'achat des marchandises, l'émission et l encaissement des traites, l'endossement et la livraison des connaissements ont tous eu lieu avant le départ du navire et longtemps avant la déclaration de guerre et avant qu'il y ait eu des motifs de prévoir les hostilités. Les traites ont été acceptées avant la guerre et ont été payées avant la saisie du navire ». Néanmoins il fut jugé que les plaignants n'avaient aucun droit sur les marchandises ni contre les capteurs.

Ma sentence est en conséquence que les réclamations dans l'une et l'autre affaire ne peuvent être admises, sous aucune des formes présentées et, dans les deux cas, je condamne les cargaisons comme de bonne prise.

Du 4 décembre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor; Stibbard, Gibson et Co pour les plaignants de l'*Odessa* : Coward et Hawksley, Sons et Chance pour les plaignants du *Cape Corso*.

20

Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud (en matière de prise), 22 décembre 1914.

Navire anglais, Assistance hostile, Transport d'un agent de l'ennemi, Transport de dépêches, Ignorance de l'état de guerre, Confiscation, Confiscation de la cargaison.

Un navire anglais qui voyage spécialement en vue de transporter un agent d'un Gouvernement ennemi de la Grande Bretagne et des dépêches de ce Gouvernement et qui a été mis sous le contrôle des autorités ennemies est confiscable ;

Il en est ainsi alors même qu'il est allégué que les agents de l'armateur, au moment où ils ont mis le navire à la disposition des autorités ennemies, à

savoir les autorités allemandes, ignoraient l'existence de l'état de guerre entre la Grande Bretagne et l'Allemagne ;

La confiscation du navire, dans ces circonstances, s'étend aussi à la cargaison.

(Navire anglais *Zambesi*)

Cullen :

Le *Zambesi* est un vapeur anglais d'un tonnage brut de 3759 tonnes et d'un tonnage net de 2431 tonnes. Il est inscrit au port de Londres, ses propriétaires sont MM. Turner, Brightman et C°, société composée de sujets anglais, habitant et faisant commerce à Londres.

Suivant charte-partie du 10 mars 1914, le navire a été frété par ses propriétaires à la Pacific Posphate C° Ltd pour un voyage du Japon à l'Océan et soit aux Iles Nauru soit à toutes autres îles des groupes Gilbert ou Marshall et de là aux ports australiens, avec option de proroger la charte-partie pour un voyage similaire d'Australie aux îles et retour en Australie, en prévenant les propriétaires dans les 72 heures de l'arrivée du vapeur dans le premier port d'escale d'Australie en venant des îles.

La Pacific Phosphate C° Ltd est une société dûment incorporée et enregistrée en Angleterre.

Nauru est une petite île appartenant au Gouvernement allemand, qui y était représenté par Wostrack, désigné dans les témoignages comme le gouverneur. Le siège du gouvernement allemand dans cette partie du Pacifique était à Rabaul, qui se trouve à quelques jours de navigation de Nauru. Le gouverneur de Rabaul était chargé de l'administration des affaires dans tout ce qui constitue la Nouvelle Guinée allemande et il était le supérieur hiérarchique de Wostrack. Le Gouvernement allemand avait des stations de télégraphie sans fil à Nauru et dans plusieurs autres possessions de l'Océan Pacifique ; la station de Rabaul n'était pas entièrement terminée, mais la communication était assurée avec les autres possessions allemandes au moyen d'un poste de télégraphie sans fil installé sur le vapeur allemand *Planet* qui était alors à l'ancre à Rabaul.

La Phosphate C° avait un comptoir à Melbourne et un autre à Nauru ; dans cette dernière place elle fonctionnait en vertu d'une concession obtenue du Gouvernement allemand. Le représentant de la Compagnie à Nauru était un sujet allemand, Rudolf Haefcke, au service de la compagnie, et sous ses ordres était un employé de confiance, Walter Reinhold Storch, sujet anglais né de parents allemands. Pendant la dernière partie de juillet 1914, Haefcke s'était absenté de Rabaul, laissant les affaires aux soins de Storch, mais il revint le 6 août.

Le *Zambesi*, conformément à la charte-partie, appareilla de Sydney le 25 juin 1914 et arriva à Nauru le 7 juillet. Il partit le 9 pour Ocean Island, possession anglaise et rentra à Nauru le 25. De cette date jusqu'au 6 août, il resta sur rade de Nauru attendant une occasion pour débarquer sa plus lourde cargaison. Le capitaine avait été empêché par le mauvais temps de l'effectuer, cette place étant une rade foraine, sans port et la cargaison devait être mise à terre lorsque c'était possible, au moyen d'embarcations.

Cette cargaison qui se trouvait encore à bord au moment de la capture est la propriété des affréteurs. Dès le 5 août au moins, des autorités allemandes de Nauru surent, par la réception d'un message sans fil, que l'Allemagne était en guerre avec la Grande Bretagne, la France et la Russie.

Il semble également qu'à cette époque et pendant plusieurs jours, la communication par télégraphie sans fil ait fait défaut entre Nauru et Rabaul. Il devenait donc urgent et d'importance capitale que d'autres moyens de communiquer avec le gouverneur de Rabaul fussent établis, en raison surtout de ce que de nombreux messages sans fil, en sus de celui déjà mentionné, étaient reçus de Berlin ainsi que d'autres possessions allemandes dans le Pacifique, quelques-uns d'entre-eux chiffrés, messages qu'on devait présumer contenir des instructions ou des renseignements indispensables ayant trait à l'état de guerre.

Le 6 août, les autorités allemandes joignirent Storch qui eut une conversation non seulement avec le Gouverneur, mais aussi avec Wilhelm Peters, chef allemand de la police et directeur de la poste, et M. Bosse qui accompagnaient le Gouverneur. Storch fut avisé que la guerre avait éclaté entre l'Allemagne et la Russie et que le gouvernement avait besoin d'un bateau neutre pour transporter à Rabaul des télégrammes importants, qui devaient être transmis par M. Brauns au gouvernement de cette place. Brauns était un ingénieur et un expert en installations de télégraphie sans fil, qui avait été employé à la station de Nauru et qui avait alors des instructions du Gouvernement pour se rendre à Rabaul afin d'y activer l'installation de la station de télégraphie sans fil. Il fut d'abord question du vapeur *Frithjof*, décrit comme étant un navire norvégien, mais on se décida ensuite pour le *Zambesi*. Selon ce que rapporte Storch, il ne fut pas question de l'état de guerre existant effectivement avec la Grande Bretagne, et Wostrack et Peters, appelés tous deux comme témoins à l'encontre de la prétention de la Couronne, sont d'accord avec lui sur ce point. Leur explication est qu'ils cachèrent intentionnellement l'état de guerre avec la Grande Bretagne dans la crainte que Storch ne leur refusât de se servir du navire. Storch admet qu'il a envisagé la possibilité de l'existence de la guerre avec la Grande Bretagne.

Dans un rapport écrit adressé à sa Compagnie, il déclare que le 3 août Peters et Bosse se sont adressés à lui pour lui demander de mettre un navire à la disposition du Gouvernement pour transporter quelques télégrammes importants à Jaluit, une autre possession allemande; il ajoute : « la raison étant qu'il était nécessaire de communiquer avec Jaluit et peut-être avec Ponape au sujet d'affaires politiques. Je posai la question : Ces affaires politiques concernent-elles l'Angleterre d'une façon quelconque? Je reçus l'assurance qu'elle ne concernaient pas du tout l'Angleterre. »

Il dit encore dans le même rapport : « Le 6 août, vers 6 h. 30 du matin, je fus avisé par le Gouvernement que la guerre avait été déclarée entre l'Allemagne et la Russie et je fus instamment prié de fournir *un autre vapeur* pour l'envoyer à Rabaul *immédiatement*. Il me vint aussitôt à

l'esprit qu'il pouvait y avoir aussi quelque chose de troublé entre l'Angleterre et l'Allemagne; et bien qu'ils m'aient donné leur parole que tel n'était pas le cas, et que l'Angleterre n'était pas mêlée au conflit, je priai que la demande du navire me fût faite par écrit, en spécifiant que le navire était demandé pour communiquer avec Rabaul par suite de l'état de guerre existant entre la Russie et l'Allemagne..... Je spécifiai qu'il ne saurait être question pour moi, agissant pour le compte d'une Compagnie anglaise, de mettre un navire à la disposition du Gouvernement allemand, si l'Angleterre y était impliquée, et cela fut admis. J'exprimai le désir de communiquer avec le bureau de Melbourne, bien que ne soupçonnant pas, après les assurances que j'avais reçues, qu'il existât un conflit entre l'Angleterre et l'Allemagne. On me dit toutefois que, bien que des messages en clair fussent reçus par la station de télégraphie sans fil, suivant toutes probabilités ils ne seraient pas retransmis de Yap, et certainement ne le seraient pas avant quelques jours. »

La copie de cette requête écrite est conçue dans les termes suivants (traduction) :

Nauru, 6 août 1914.

Par suite de l'ouverture de la guerre entre l'Allemagne et la Russie, je prie respectueusement la Pacific Phosphate C° de mettre un vapeur à la disposition de la station impériale, dans le but de transmettre d'importantes communications à Rabaul.

Wostrack
Directeur de la Station Impériale.

Pacific Phosphate C°, Nauru.

Les termes de l'accord conclu sont les suivants (traduction) :

La station impériale de Nauru affrète le vapeur *Zambesi* de la Pacific Phosphate C° (Limited) pour un voyage à Rabaul et retour. Le montant de la charte-partie sera fixé par la Pacific Phosphate C° Ltd à Londres et le Ministère impérial des colonies et réglé.

Wostrack.
Directeur de la Station Impériale.

(Pour la Pacific Phosphate C°)
Walter R. Storch,
faisant fonctions de représentant à Nauru.
Nauru, 6 août 1914.

Ayant conclu cet arrangement, Storch écrivit une lettre à Robert Scoot capitaine du *Zambesi*, dans les termes suivants :

Au capitaine du vapeur *Zambesi* ;

Nauru, 6 août 1914.

Monsieur,

Nous vous prions par la présente de vous rendre immédia-

tement à Rabaul pour y remettre des dépêches importantes, après quoi vous retournerez à Nauru dans le cas où vous ne recevriez pas d'autres instructions du Gouvernement pour vous rendre dans un autre port.

Votre dévoué,
(Pour la Pacific Phosphate Cie)
Walter R. Storch,
faisant fonctions de représentant à Nauru.

Comme le *Zambesi* se trouvait alors à quelques milles de l'île, Storch se rendit à bord du *Promise*, un petit navire mouillé plus près du rivage, qui venait d'arriver de Rabaul, ayant Haefcke à bord ; il lui montra la lettre qu'il avait écrite au capitaine. Il parla à Haefcke de résigner ses fonctions, mais Haefcke lui demanda de les continuer jusqu'au lendemain « car il avait fort à faire avec ses bagages et autres choses analogues », Il dit aussi : « J'avisai Haefcke que le Gouverneur allemand avait demandé un vapeur et lui en donnait la raison ; la raison était que par suite de la déclaration de guerre entre l'Allemagne et la Russie, on avait besoin du navire pour porter des dépêches à Rabaul. Je savais que les dépêches devaient être envoyées, mais j'ignorais leur contenu ; je savais qu'elles étaient envoyées en conséquence de la guerre, c'est-à-dire en conséquence de la guerre entre la Russie et l'Allemagne, je le dis à Haefcke. Haefcke me répondit de poursuivre l'affaire et de me conformer à la demande du Gouverneur ».

Après cette conversation entre Storch et Haefcke, un M. Cozens, désigné comme maître de port au service de la compagnie, fut envoyé sur le *Promise* avec la lettre contenant les instructions du capitaine, et cette lettre fut remise par Cozens, au capitaine, à bord du *Zambesi*. Brauns accompagnait Cozens et fut présenté au capitaine comme étant la personne chargée des dépêches mentionnées dans la lettre. Le capitaine nie avoir eu connaissance ou soupçon de l'existence de l'état de guerre, ainsi que de la nature des dépêches. Il partit aussitôt pour Rabaul avec Brauns à bord et le 12 août, alors qu'il approchait de Rabaul, il aperçut le croiseur australien de la flotte de S. M. *Encounter* qui lui signala de s'arrêter et il fut accosté par des oficiers de l'*Encounter*. Auparavant, le croiseur étant en vue et ayant été reconnu comme anglais, Brauns, qui se trouvait sur un autre point du navire et qui semblait très agité, dit à Reay, le maître d'hôtel : « Je crois que nous allons avoir des difficultés ». Il remit alors à Reay une boîte en fer blanc entourée de drap en lui disant : « Si je dis « All Right » vous jetterez cette boîte par dessus bord ». Reay cacha le paquet dans sa cabine et essaya de communiquer avec le premier officier et le capitaine, mais il n'y parvint pas avant que les officiers de l'*Encounter* fussent venus à bord. Il lui fut alors demandé de dire ce qu'il avait à dire en présence des officiers. Il raconta ce qui c'était passé ; on fit chercher le paquet et on constata qu'il contenait les documents confiés à Brauns. Après interrogatoire de Brauns et après enquête, le navire fut saisi puis amené à Sydney.

Parmi les documents contenus dans la boîte dont Brauns était porteur, se trouvait une lettre ainsi conçue :

Station impériale, Nauru, 6 août 1914.

M. l'ingénieur Brauns, à la requête de la station impériale, s'est déclaré prêt et s'est engagé à remettre les dépêches qui lui ont été confiées, au Gouvernement impérial à Rabaul ou, en cas de nécessité, à les détruire.

Wostrack

Directeur de la station impériale.

Sur la base de ces faits, la condamnation du navire et de la cargaison est demandée en faveur de la Couronne. Les motifs de la demande sont exposés dans le paragraphe 15 de la requête, comme suit :

« Le demandeur allègue qu'avant et à l'époque de la capture, ledit navire *Zambesi* était engagé dans des entreprises illégales le rendant, ainsi que sa cargaison, passible de capture et de condamnation comme de bonne prise et spécialement — (a) que ledit navire était employé à un commerce et à des communications avec l'ennemi; — (b) que ledit navire transportait un agent de l'ennemi et des dépêches de l'ennemi; — (c) que ledit navire était employé au service de l'ennemi et à la poursuite de ses intérêts; — (d) que ledit navire était sous les ordres et le contrôle de l'ennemi et qu'il servait ses projets; — (e) que ledit navire était à l'usage exclusif de l'ennemi; — (f) que ledit navire était exclusivement employé à la transmission de messages et de renseignements dans l'intérêt de l'ennemi. »

La défense présentée au nom des propriétaires et affréteurs est que ni eux ni les personnes agissant pour leur compte ne connaissaient l'existence des hostilités entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne à l'époque où le navire a été envoyé de Nauru à Rabaul. Ils soutiennent également que, même si un navire neutre ou sa cargaison sont passibles de condamnation dans les circonstances révélées par l'enquête — ce qu'ils n'admettent pas — il n'y a pas de raison d'en décider de même dans le cas d'un navire anglais.

Il est clair que sous réserve de la valeur de ces moyens de défense, il y a lieu à la condamnation demandée. Le résultat de ce que firent les agents des affréteurs à Nauru fut de mettre le navire à la disposition du gouvernement ennemi dans un but ayant le caractère le plus hostile et concernant la guerre. Non seulement c'était un agent du gouvernement ennemi qui était transporté, avec la mission de terminer la station de télégraphie sans fil à Rabaul, chose importante pour le maintien des communications entre Berlin et les possessions d'outre-mer de l'Empire allemand ainsi que des communications entre ces possessions elles-mêmes et avec les navires de l'ennemi pourvus d'appareils de télégraphie sans fil, mais encore cet agent était porteur de dépêches de la plus haute importance au moment de la capture.

Les dépêches sont définies par Lord Stowell (alors Sir William Scott) dans l'affaire du *Caroline* [1808] (6 C. Rob., p. 465; 1 Eng. P. C., p. 616) comme comprenant « toutes les communications officielles de personnages officiels

au sujet des affaires publiques du gouvernement ». Cet éminent juge disait dans l'affaire de l'*Atalanta* [1808] (6 C. Rob., p. 455; 1 Eng. P. C., p. 609) au sujet du transport des dépêches;

« On ne peut supposer que ceci soit un acte d'importance légère et fortuite. La conséquence d'un tel service est incalculable et va bien au-delà de celle résultant d'un transport de contrebande. Le transport de deux ou trois cargaisons de vivres est nécessairement une assistance d'un caractère limité; mais par la transmission de dépêches on peut communiquer un plan de campagne qui peut détruire tous les projets de l'autre belligérant dans cette partie du monde ».

Bien qu'il n'ait été signé avec le Gouvernement ennemi aucune charte-partie formelle, l'accord intervenu pour atteindre ce but a été correctement défini par les témoins comme un affrètement du navire et il s'étendait, non seulement à ce voyage, mais à tous autres voyages qui auraient pu être décidés par le Gouvernement de Rabaul, conformément aux instructions remises au capitaine. Un tel service rendu à l'ennemi exposerait le navire, en l'absence d'une justification suffisante, à être condamné même s'il s'agissait d'un neutre ne ressortissant pas à la Couronne britannique. Un sujet anglais a bien moins encore la liberté, en temps de guerre, d'entrer en négociations avec l'ennemi au détriment des intérêts de son propre pays. — Voy. l'affaire Esposito c. Bowden [1857] (7 E. et B. 763, par M. le Juge Willes, p. 782, rapportant la sentence de Lord Alvanley, dans l'affaire Furtado c. Rodgers [1802] 3 B. et P. p. 198). De plus, maints actes sont permis à un neutre qui, de la part d'un sujet anglais, entraîneraient la confiscation de sa propriété, ainsi que l'a expliqué le Dr Lushington dans l'affaire des *Jonian Ships* [1855] (2 Spinks, p. 212 et 225) :

« Il pourrait n'être pas sans importance, à ce point de vue, de considérer pour quels motifs la propriété d'Anglais commerçant, pendant la guerre, avec l'ennemi de la Grande-Bretagne, est condamnée. Nous trouvons la solution légale toute entière dans l'affaire du *Hoop* [1799] (1 C. Rob. 196; 1 Eng. P. C. 104) et dans celle du *Nelly* citée dans la sentence du *Hoop*. C'est pour la raison que cette propriété est saisie étant en rapport avec l'ennemi; en conséquence, la propriété étant tenue de n'être pas en rapport avec l'ennemi, elle est considérée *pro hac vice* comme commettant un acte illégal. Cette propriété, appartenant à un neutre, n'est pas en rapport avec l'ennemi dans le sens de ce jugement, parce qu'elle n'a pas d'ennemis avec qui elle puisse être en rapport. La prohibition s'applique seulement aux sujets anglais ou aux alliés dans la guerre ».

Avant d'examiner si l'ignorance de l'état de guerre constituerait une défense suffisante dans le cas actuel, il sera utile de noter le degré de connaissance qu'en avaient réellement les agents de la Compagnie à Nauru.

Haefcke et Storch connaissaient tous deux l'existence de l'état de guerre entre l'Allemagne et la Russie, cependant tous deux étaient disposés à affréter un bateau anglais pour un service contraire à la neutralité, au préjudice du Gouvernement russe. On a pu penser que les chances d'être rencontré par un bâtiment russe étaient trop faibles pour présenter un risque

de capture, car, ainsi que Haefcke le remarque, « il n'a jamais entendu parler de bâtiments de guerre russes dans le Pacifique ». Storch, qui a été le principal agent de ces négociations. avait admis, dans son esprit, la possibilité de guerre avec l'Angleterre et il semble avoir pensé écarter de lui toute responsabilité en obtenant des autorités allemandes l'assurance que tel n'était pas le cas. C'était si bien son intention qu'il leur demanda de spécifier par écrit dans leur requête, qu'il mettrait le navire à la disposition du Gouvernement allemand « comme conséquence d'une déclaration de guerre entre l'Allemagne et la Russie ». On lui dit que ce que l'on désirait c'était de pouvoir utiliser un navire neutre. Qu'il soit ou non venu à son esprit que ce que l'on désirait réellement c'était d'obtenir les services d'un navire anglais, du moins savait-il que, pour telle ou telle raison, le Gouverneur ne voulait pas risquer d'envoyer les dépêches par bateau allemand. Mais contre quel danger un homme de son intelligence pouvait-il supposer que cette précaution était prise? Si la guerre existait entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, il y avait un danger sérieux de perquisition de la part de bateaux anglais et l'anxiété témoignée par les autorités allemandes pouvait faire supposer qu'elles songeaient à tout autre chose qu'au risque problématique de capture par les Russes. Bien que je puisse comprendre que ce fut un acte politique de la part des autorités allemandes de cacher l'existence de la guerre avec la Grande-Bretagne jusqu'à ce que les dépêches aient été expédiées, il est impossible de décharger Storch d'une certaine responsabilité dans cette transaction. S'il avait la moindre raison de douter que la guerre existât avec la Grande-Bretagne, les représentants de son ennemi dans cette guerre devaient être, en pareille circonstance, les derniers aux assurances desquels il aurait dû se fier. Mais, en admettant, en sa faveur, qu'une forte pression ait été exercée sur lui, le fait n'en reste pas moins que c'est par ses agissements personnels et par ceux de Haefcke qu'un navire anglais a été, dans un but de guerre, mis à la disposition d'une puissance qui se trouvait, à cette époque, effectivement en guerre avec la Grande-Bretagne.

Il est vrai que, dans bien des cas, la connaissance réelle de la part de ceux qui ont le contrôle d'un navire est la considération importante pour décider si leurs actes rendent le navire passible de condamnation. De tels cas sont fréquents dans les précédents et quelques-uns sont prévus par l'article 45 de la Déclaration de Londres, à propos de neutres. Toutefois on ne doit pas oublier que les agents de l'ennemi peuvent obtenir les plus importants services d'un navire, sans que ceux qui en ont le contrôle en aient connaissance. De tels cas se présentent fréquemment, à propos du transport de contrebande, dans des conditions qui ne résultent pas d'agissements de gens ayant le contrôle du navire et dans le cas du *Rapid* [1810] (Edw. 228; 2 Eng. P. C. 45) des faits analogues existaient pour le transport des dépêches. Si, par exemple, des marchandises de contrebande sont mises à bord et cachées, sans que le capitaine en ait connaissance, leur présence à bord n'est pas due à un acte ou à une omission de sa part et on ne peut dire que leur présence dépende de sa conduite, à moins que, après découverte des faits, il

ait omis d'agir de façon à se dégager de toute complicité. Mais les cas dans lesquels la question de connaissance a été considérée comme le facteur décisif, sont tous des cas dans lesquels l'avantage conféré à un belligérant ou à ses sujets par l'acte incriminé ne survenait qu'incidemment, au cours d'une utilisation ordinaire du navire. Si la même règle est applicable au cas actuel, alors un navire détourné de son utilisation courante et mis à la la disposition d'un belligérant dans un but d'opérations hostiles de manière à en faire, pendant ce temps et à tous égards, un de ses propres navires, doit être restitué à ses propriétaires, à moins que ceux-ci ou les personnes ayant charge du navire aient su effectivement qu'ils accomplissaient un acte contraire aux intérêts de l'autre belligérant. Lorsque je parle de personnes ayant le contrôle du navire, je vise, dans ce cas, spécialement les agents de la Compagnie à Nauru, attendu que le capitaine était sous leurs ordres et se conformait à leurs instructions concernant les mouvements du navire. L'hypothèse que je viens de poser est analogue à celle visée par l'article 46 de la Déclaration de Londres, traitant du cas de navires neutres qui sont exclusivement employés par le Gouvernement ennemi ou qui sont exclusivement affectés à la transmission de renseignements dans l'intérêt de l'ennemi. Il est prévu, dans ces cas, que le navire est passible du même traitement que celui qui lui serait applicable s'il était un navire de commerce ennemi.

C'est incontestablement un malheur pour un propriétaire innocent si son navire peut être mis dans une semblable situation par quelque acte de folie, de crainte ou de mauvaise foi de la part d'une personne sous le contrôle immédiat de laquelle le navire a été mis à la suite d'un contrat légalement conclu. Mais cela paraît avoir été regardé jusqu'à présent comme un des risques inséparables de l'horrible calamité de la guerre. Si l'on disait à un combattant qu'il peut seulement mettre de côté un instrument destiné à sa propre destruction en vue de l'éventualité d'être obligé de le remettre ensuite à quelque individu innocent, qui serait à même de produire un titre antérieur, les intérêts de l'humanité n'y gagneraient probablement rien.

L'argument présenté ici en faveur des propriétaires et des affréteurs semble supposer que dans tous les cas la condamnation repose sur un délit prouvé et doit être considérée comme ayant la nature d'une punition. Mais, s'il en était ainsi, il n'y aurait plus de base à ces nombreuses décisions dans lesquelles la propriété des armateurs a été condamnée comme conséquence d'actes commis par les affréteurs ou leurs agents, qui ne sont en aucune façon sous le contrôle des armateurs, ou dans lesquelles les armateurs ou affréteurs ont vu leur propriété condamnée comme conséquence d'actes commis par les capitaines ou d'autres agents, en dehors des limites de leurs pouvoirs. Dans l'affaire de l'*Orozembo* [1807] (6 C. Rob. 430; 1 Eng. P. C. 605) un navire américain, neutre à cette époque, avait été ostensiblement affrété par un commerçant à Lisbonne pour un voyage légitime, mais il fut aménagé par lui pour le transport de trois officiers de l'ennemi dans un port d'une des possessions de la Hollande qui était alors en guerre avec la Grande-Bretagne. Il a été soutenu qu'il n'y avait rien qui pût impliquer le

capitaine dans le secret de cette transaction et que le cas n'était par conséquent pas de ceux dans lesquels la Cour pût tenir le propriétaire du navire pour responsable des engagements d'une personne qui ne pouvait pas être considérée comme son agent. Sir William Scott dit (p. 434-435 des Christopher Robinson Reports et p. 605-606, Eng. P. C.) :

« On a soutenu que le capitaine ignorait la nature du service pour lequel il était engagé et que, pour justifier la peine, il était nécessaire de prouver un acte délictueux de sa part ou de celle de son armateur. Mais je considère que ce n'est pas nécessaire ; il suffit qu'il y ait un tort résultant pour le belligérant de l'emploi dans lequel le navire est trouvé. Dans l'affaire du navire suédois (le *Carolina*) il n'existait pas de *mens rea* chez l'armateur ni chez une autre personne agissant sous son autorité. Le capitaine était un agent involontaire, agissant sous la pression exercée sur lui par les officiers du Gouvernement français et parfaitement innocent quant à l'intention considérée en elle-même. De même, dans les cas d'ignorance de bonne foi, il peut ne pas y avoir de délit réel, mais si le service rendu est contraire au droit, cela suffit pour donner au belligérant le droit d'empêcher les faits de s'accomplir ou au moins de se renouveler, en appliquant la peine de confiscation. S'il y a eu contrainte, elle a été imposée par la force ; et si une indemnité est réclamée contre quelqu'un, cela doit être contre ceux qui, par contrainte ou par tromperie, ont mis la propriété en danger. En conséquence, si l'on était en présence du cas le plus innocent de la part du capitaine, si rien n'impliquait sa complicité, tout le résultat de cette argumentation serait qu'il doit demander réparation à l'affréteur ; s'il en était autrement, on userait constamment de ces procédés dissimulés et il serait presque impossible, dans le plus grand nombre des cas, de prouver la connaissance et la complicité du délinquant. »

Dans l'affaire du *Carolina* [1802] (4 C. Rob. 256 ; 1 Eng. P. C. 385) visée dans le jugement qui vient d'être cité, un navire suédois avait été utilisé par les Français, alors en guerre avec l'Angleterre, pour le transport de troupes françaises en Egypte. Il était allégué que, bien que le capitaine eût accepté les ordres des autorités françaises d'avoir à tenir le navire prêt et à la disposition du commissaire français, il l'avait fait sous l'empire de la contrainte, et que les armateurs, dans ces conditions, ne devaient pas en souffrir. Dans sa sentence, Sir William Scott observe à ce sujet :

« Il est dit maintenant, cependant, qu'il s'agit d'un acte déterminé par la contrainte et que c'est une transaction sans valeur. Sur le premier point, mon opinion est qu'un homme ne peut être autorisé à déclarer qu'il a été un agent involontaire dans une telle transaction. Si un acte de force, exercé par un belligérant sur un navire ou sur un sujet neutre, devait être considéré comme une justification suffisante de tout acte accompli par celui-ci contrairement aux obligations connues des neutres, ce serait la fin de toute prohibition, basée sur le Droit international, de transporter de la contrebande ou de participer à un autre acte hostile. Si une perte survient au cours d'un service de cette nature, le neutre qui a accédé à de telles demandes doit chercher réparation auprès du Gouvernement qui lui a

imposé la contrainte. Il n'a aucun droit d'espérer que le Gouvernement britannique payera pour l'injustice de son ennemi. Si ce navire avait été pris *in delicto*, je n'aurais aucune hésitation à dire qu'il est passible de condamnation. Que les troupes aient été admises à bord volontairement ou non, cela ne fait aucune différence ». (Christopher Robinson Reports p. 259-260; English P. C. p. 386-387).

Ces cas démontrent que si un navire est devenu *de facto* un instrument hostile au service du Gouvernement ennemi, du fait de personnes qui, légalement, en ont la charge, bien que ces personnes, aussi bien que les propriétaires ou les affréteurs soient exemptes de tout délit moral, il encourt la confiscation. Le principe qui découle de ces précédents et d'autres autorités est que, bien que les droits de propriété d'armateurs innocents ou des affréteurs ne doivent pas être atteints par des actes de personnes autres qu'eux-mêmes ou que ceux qui ont charge du navire, ils sont néanmoins soumis aux conséquences des actes de ces derniers et si ceux-ci se sont laissés aller, par intimidation ou par flatterie, à rendre des services à l'ennemi, le seul recours, s'il y en a un, ouvert aux propriétaires ou anx affréteurs, est dirigé contre ceux qui ont mis les agents des uns ou des autres dans une aussi fausse situation.

Mais, dans le cas actuel, l'acte des agents de la Compagnie à Nauru ne s'est pas borné au simple transport d'un agent et de dépêches prouvés être agent et dépêches de l'ennemi. L'acte accompli était un véritable sous-affrètement du navire à un Gouvernement qui, à l'époque de la capture, était un Gouvernement ennemi. Supposons pour un instant que le sous-affrètement ait été effectué avant la déclaration de guerre et au profit d'un sujet neutre; il ne peut plus être contesté, d'après les principes du Droit international, que la propriété eût été sujette à condamnation si, par la suite, par les actes du sous-affréteur ayant connaissance de l'état de guerre, le navire avait été mis à la disposition du Gouvernement ennemi. Si donc une personne privée peut exposer le propriétaire à cette conséquence par un résultat des actes de ses employés, il peut difficilement être soutenu que le risque soit moindre du fait que l'affréteur se trouve avoir été le Gouvernement ennemi lui-même.

Pour ces motifs je dis que la demande de condamnation doit être admise. Cela doit s'appliquer également à la cargaison, d'autant plus que les actes qui sont la cause de la condamnation du navire émanent de ses agents.

En conséquence, je rends le décret de condamnation demandé. En raison de toutes les circonstances de l'affaire, je ne rends pas de sentence au sujet des frais.

Du 22 décembre 1914. — Cour suprême de la Nouvelle Galles du Sud (en matière de prises). — Cullen, président. — Avocats : Leverrier, Peden et Manning pour la Couronne; Ralston et Brissenden, pour les propriétaires du *Zambesi*; Broomfield et Coen pour la Pacific Phosphate Co.

21

Haute-Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises) 26 octobre 1914.

PROPRIÉTÉ ENNEMIE, NAVIRE ANGLAIS, PORT ANGLAIS, CONFISCATION.

La propriété ennemie se trouvant à bord d'un navire anglais dans un port anglais est confiscable.

(Navire anglais *Aldworth* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

La cargaison dont il s'agit dans cette affaire a été saisie à bord d'un navire anglais dans un port anglais le 21 août, c'est-à-dire après l'ouverture des hostilités entre ce pays et l'Autriche-Hongrie. Elle resta à bord pendant et après l'expiration des jours de grâce qui permettaient aux bâtiments autrichiens et aux cargaisons de quitter les ports britanniques. Bien entendu le navire ne pouvait partir avec une cargaison ennemie et aucune disposition ne fut prise pour enlever la cargaison du port. La cargaison avait été chargée par MM. George Insole and Son qui sont plaignants dans cette affaire et il est admis qu'à une certaine époque, en juillet, la cargaison ayant été embarquée, la propriété en passa aux Autrichiens. En conséquence, à l'ouverture des hostilités, ce chargement de charbon appartenait à l'ennemi; la quantité était de 1.210 tonnes. Plus tard, le navire étant resté longtemps au port après avoir reçu son complet chargement, MM. Insole, qui s'étaient dessaisis de la propriété de la cargaison, eurent l'idée assez naturelle de faire quelque chose pour sauver la cargaison et pour s'en assurer la valeur et, le 18 août, avant la saisie, ils firent au Procureur général la communication suivante qui a été considérée comme bien opportune et qui a été lue par M. Balloch, le conseil des plaignants. Il y est dit :

Monsieur,

> Le 29 du mois dernier, le vapeur *Aldworth* (propriété anglaise) a complété un chargement de charbon de Galles comprenant trois cales de charbon Powell Duffryn et une cale de notre charbon Cymmer. Ce vapeur a été affrété par MM. Moxey Sawn and Cº Ltd et les trois cales de charbon Powel Duffryn ont été chargées par eux pour leurs dépôts de Port-Saïd. La cale de charbon Cymmer a été fournie par par nous suivant contrat passé avec la Compagnie de navigation Lloyd autrichien de Trieste, dont MM. Moxey Sawn and Cº sont les agents à Cardiff. Bien que le vapeur fût complet et eût rempli les formalités douanières pour se rendre à Port-Saïd, pour différentes raisons, il n'a pas encore pris la mer et il se trouve encore à l'ancre en ce moment aux docks de Penarth.

Nous sommes bien entendu désireux d'éviter tous rapports nouveaux avec la Compagnie du Lloyd Autrichien et nous proposons, dans le cas d'un accord entre MM. Moxey Sawn and C° Ltd et les propriétaires permettant au navire de prendre, la mer, de vendre la cale de charbon Cymmer à MM. Moxey Sawn and C° Ltd; ainsi la cargaison complète sera dirigée pour leur compte sur leurs dépôts de Port-Saïd. Nous vous serions obligés de bien vouloir nous dire si nous pourrons avoir votre sanction à l'exécution de ce projet. Nous avons informé les propriétaires que nous avons un gage sur la cale de Cymmer en qualité de vendeurs impayés.

Vos dévoués

George Insole and Son.

Le Procureur Général écrivit à MM. Ingledew and Son, ses représentants à Cardiff, une lettre en date du 20 août, ainsi conçue :

Chers Messieurs,

Je suis chargé par M. le Procureur Général de vous accuser réception de votre lettre d'hier et de vous dire que les questions soulevées sont délicates et nécessitent examen; mais, comme question de convenance, il est disposé à consentir à la vente de la cargaison à MM. Moxey Sawn et C°, moyennant payement du prix entre les mains de la Cour jusqu'à décision en ce qui concerne la propriété. Veuillez obtenir tous renseignements relatifs au navire, à la cargaison et à sa destination et prendre un affidavit au sujet des papiers de bord en tant qu'ils se refèrent à la cargaison.

Après réception de cette lettre, MM. Ingledew and Son écrivirent, le 21 août, au nom du Procureur Général, la lettre suivante à MM. Insole.

Chers Messieurs,

Nous reférant à notre entretien d'hier avec M. Morgan, au cours duquel nous lui avons communiqué la lettre que nous avons adressée au Procureur Général de Sa Majesté, nous vous envoyons ci-joint copie de la lettre que nous avons reçue ce matin. Nous en avons également adressé copie à MM. Moxey Sawn et C°; comme vous vous mettrez peut-être en rapport avec eux, veuillez nous faire connaître leur décision. Nous vous prions de bien vouloir aussi nous donner les renseignements demandés par le Procureur Général.

En réponse, le 21 août, MM. Insole écrivaient à MM. Ingledew and Son :

Chers Messieurs,

Nous vous remercions de votre lettre du 21 courant contenant copie d'une lettre du Procureur Général de Sa Majesté. Nous sommes en rapport avec MM. Moxey Sawn et C° et nous vous écrirons à nouveau demain.

Les choses se sont arrêtées là, d'après les renseignements qui m'ont été fournis. Le 21 août, la cargaison fut saisie par les autorités du port de Cardiff comme étant, à cette époque, propriété ennemie se trouvant à bord du navire dans le port de Cardiff. Aucune disposition n'a été prise pour son déplacement en vertu du privilège des jours de grâce. Quelque temps après, une transaction intervint — je ne sais pas exactement ce qui s'est passé — entre MM. Insole and Son et MM. Moxey Sawn et C[o]; M. Balloch dit que cette transaction tendait, en quelque sorte, à une vente par MM. Insole et Son à MM. Moxey Sawn et C[o] ou (je ne suis pas bien certain en ce moment de la façon dont M. Balloch l'a expliqué) soit à MM. Moxey Sawn et C[o] soit à MM. Insole and Son. Il est certain que rien n'a été fait avant la saisie et je crois que rien ne pouvait réellement être fait à cette époque par MM. Insole pour recouvrer la propriété à l'encontre des parties qualifiées pour la saisir pour le compte de la Couronne. En conséquence, à mon avis, cette propriété a été régulièrement saisie, le 21 août, comme propriété ennemie et la Couronne avait droit à sa condamnation. La cargaison elle-même, quelles qu'aient été les transactions intervenues entre ces parties, fut vendue par ordre de la Cour en date du 2 septembre et le produit de cette vente a été versé à la Cour entre les mains de laquelle l'argent se trouve encore ; j'ordonne la condamnation.

Il a été soutenu que la propriété, bien que propriété ennemie, n'est pas sujette à saisie comme prise, parce qu'elle se trouvait à bord d'un navire anglais et dans un port anglais. M. Balloch a seulement tenté d'exprimer cette opinion, car il déclare qu'il n'ést pas préparé à la soutenir pleinement et, en admettant qu'il entreprenne cette tâche, je crois qu'il trouvera qu'elle nécessite un travail sérieux et une certaine dose de courage. Autrefois, à l'époque de la guerre de Crimée, une question a été soulevée quant au droit pour l'Inspecteur des Douanes, agissant en dehors des croiseurs ou d'autres personnes commissionnées par Sa Majesté, d'opérer une saisie dans les ports. En traitant cette question, le D[r] Lushington dit dans l'affaire du *Johanna Emilie* (Spinks p. 12) : « Je répondrai tout d'abord aux observations qui ont été faites, en faveur du plaignant, au sujet de la procédure qui a été adoptée dans le cas présent ; et peut-être puis-je m'adresser quelques légers reproches d'avoir suscité quelques-unes de ces observations en raison de ce que j'ai dit au sujet de l'embargo mis sur les navires russes — navires battant pavillon russe au moment de leur entrée dans ces ports. Je ne visais pas le cas de navires saisis battant un autre pavillon mais qui, par la suite, se révèleraient être russes. En ce qui concerne la propriété ennemie arrivant sur un point quelconque du royaume ou s'y trouvant et étant sujette à saisie, j'avoue être étonné qu'un doute puisse subsiter sur ce point. Je comprends le droit existant comme étant que toute personne est compétente pour saisir une telle propriété, à moins qu'elle ne soit protégée par une licence ou par une déclaration émanant de l'autorité de la Couronne, et pour aider la Couronne à agir contre elle en vue de son adjudication. Il y a de nombreux cas dans lesquels la capture a été faite dans les ports par des capteurs non commissionnés; la forme employée a été d'engager la pro-

cédure sous l'autorité du Procureur de l'Amirauté, et la condamnation a été prononcée au profit de Sa Majesté dans ses fonctions d'Amirauté ».

Il ajoute que si la propriété était à terre, en droit elle était également saisissable mais que cette rigueur avait subi quelques adoucissements. En tant qu'il s'agit de propriété ennemie à bord d'un navire anglais, je n'ai aucun doute qu'elle soit aussi sujette à capture au port que si le navire se trouvait en haute mer. La Déclaration de Paris dit que cette propriété jouit de l'immunité si elle se trouve à bord d'un navire neutre (le but était de protéger le commerce des neutres) ; mais je ne pense pas qu'il ait jamais été suggéré jusqu'ici que la propriété ennemie se trouvant à bord d'un navire anglais ne soit pas sujette à confiscation. Je rends par conséquent une sentence condamnant cette cargaison ou le produit de sa vente, comme prise appartenant à la Couronne en vertu des droits d'Amirauté.

Autorisation de faire appel est donnée.

Du 26 octobre 1914. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour la Couronne ; Balloch pour les plaignants.

22

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 6 janvier 1915.

SUJET ENNEMI, COMPARUTION DEVANT LA COUR DES PRISES, RÉCLAMATION BASÉE SUR UNE CONVENTION INTERNATIONALE, CONVENTIONS DE LA HAYE, CONVENTION DE 1888 SUR LE CANAL DE SUEZ, RELATION ENTRE L'EGYPTE ET LA GRANDE-BRETAGNE ; NAVIRE ALLEMAND, DÉPART DE PORT-SAÏD A L'INSTIGATION DES AUTORITÉS ANGLAISES, CAPTURE EN MER, EXAMEN DES CIRCONSTANCES PAR LA COUR DES PRISES ; CONVENTION DU 29 OCTOBRE 1888, CANAL DE SUEZ, ACTES D'HOSTILITÉS, LIBRE PASSAGE, REFUGE DANS UN PORT DU CANAL ; PORT EGYPTIEN, PORT TURC, PORT NEUTRE, PORT ALLIÉ ; NAVIRE ENNEMI ENTRÉ DANS UN PORT ÉGYPTIEN IGNORANT L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, DÉLAI DE GRACE, INDULT, DÉTENTION, CONFISCATION.

Bien, qu'en principe, un sujet ennemi ne soit pas admis à comparaître devant la Cour des prises, celle-ci peut, pour de bons motifs, apporter des dérogations à cette règle (1re opinion) ;

Et c'est là une régle traditionnelle (2e opinion) ;

Décidé, en conséquence, qu'un sujet ennemi pourra comparaître devant cette Cour lorsqu'il présentera une réclamation basée sur les Conventions de la Haye,

la Convention de 1888 relative au Canal de Suez ou les relations spéciales de l'Egypte avec le Gouvernement britannique (1re et 2e opinions).

Lorsque c'est à l'instigation des autorités anglaises qu'un navire allemand a été contraint à quitter un port égyptien de la zone du canal de Suez (Port-Saïd) et qu'ensuite il a été capturé en haute mer par un navire de guerre anglais, on ne peut considérer que c'est là une capture pure et simple et il est du devoir de la Cour des Prises d'examiner toutes les circonstances qui ont précédé et accompagné ladite capture (1re opinion).

La Convention internationale du 29 octobre 1888 protège contre tout acte d'hostilité tout navire qui veut traverser le canal de Suez, mais cette protection ne s'étend pas au navire qui prétendrait se réfugier plus ou moins longtemps dans un port du canal sans intention de le traverser (1re et 2e opinions);

Ce navire doit être considéré purement et simplement comme se trouvant dans un port égyptien (1re et 2e opinions);

Il résulte, tant de l'attitude du Gouvernement égyptien que de celle du Gouvernement britannique, qu'en 1914 les ports égyptiens n'étaient ni des ports turcs, ni des ports neutres, mais plutôt les ports d'un allié ou d'un co-belligérant de la Grande-Bretagne (2e opinion).

Un navire allemand entré dans un port égyptien après l'ouverture des hostilités et dans l'ignorance de celle-ci, et qui n'a pas profité de la liberté à lui laissée de partir, peut être détenu par ordre de la Cour des prises (1re opinion);

La confiscation de ce navire peut-elle être prononcée? (question réservée)

(Navire allemand *Gutenfels*)

Le vapeur allemand *Gutenfels*, d'un tonnage brut de 5.528 tonnes, arriva le 5 août 1914 à Port-Saïd. Il y resta sans profiter de la liberté à lui laissée pendant deux mois d'en partir. Le 13 octobre, sous la conduite des autorités égyptiennes, le navire gagne la mer et à 3 ou 4 milles il est saisi par le navire de S. M. *Warrior*, puis conduit à Alexandrie. La validité de la prise est soumise à la Cour des prises de Sa Majesté Britannique constituée à Alexandrie en vertu du *Prize Court* (*Egypt, Zanzibar, and Cyprus Act*, 1914, et de l'*Order in Council* du 30 septembre 1914. La Couronne demande la condamnation du navire comme bonne prise.

Cator, président :

Une question préalable de haute importance a été soulevée dans cette affaire. Elle ne concerne pas seulement les navires déjà soumis à l'examen de la Cour, mais affectera ou pourra affecter chaque cas inscrit à son rôle. Nous sommes appelés à décider si nous observerons l'ancienne règle d'après laquelle, sauf des exceptions limitées, aucun ennemi ne peut être entendu par une Cour des Prises britannique, ou si nous nous en départirons dans une certaine mesure, et alors dans quelle mesure, spécialement sous l'empire du sentiment moderne exprimé dans les Conventions de La Haye.

Semblable question a déjà attiré l'attention de la Cour des Prises anglaise. Dans l'affaire du *Möwe* (1), le Président de la Cour a traité à fond la question du droit de comparution d'un ennemi et a rappelé, en détail, les autorités en cette matière. Sir Samuel Evans arriva à cette conclusion (à laquelle je

(1) Voy. *suprà*, p. 41.

puis dire que je me range respectueusement) que, d'après les principes posés par Lord Stowell et le Dr Lushington, aucun ennemi ne serait autorisé à comparaître devant la Cour et à dire : « En vérité je suis ressortissant ennemi et je dois me soumettre à la condamnation, mais, en vertu de la Convention de La Haye, je sollicite une pénalité plus douce que celle de la confiscation de ma propriété ».

Etant arrivé à cette conclusion, Sir Samuel discute le droit de la Cour de modifier l'ancienne règle et donne comme étant son opinion que la Cour trouve en elle le pouvoir de régler et de prescrire sa propre pratique, à moins qu'elle ne soit liée législativement; qu'elle n'est pas ainsi liée; que l'existence de la Convention de La Haye a créé de nouvelles conditions qui appellent de nouvelles règles de procédure; et que, usant de son pouvoir discrétionnaire, il admettra un sujet ennemi à comparaître et à réclamer toute protection que cet ennemi pense lui être donnée par ces Conventions.

Le Procureur Général de S. M. consent à ce que nous accordions à un sujet ennemi une liberté semblable devant cette Cour, mais il conteste notre pouvoir d'aller plus loin. Il nous demande de dire que c'est seulement en vertu du fait que la Couronne a, par Ordre en Conseil, annoncé son intention d'être liée par les Conventions de La Haye, que l'ennemi peut tirer avantage de celles-ci, en tant que cet Ordre a le caractère d'une licence qui décharge l'ennemi de son caractère étranger et le fait rentrer dans les exceptions admises à l'ancienne règle, et que la Cour anglaise eut tort de réclamer le pouvoir général de se départir de la règle.

Je ne puis me rallier à cette thèse. J'adopte le même point de vue que le Président de la Cour anglaise. Je considère que la règle est une règle de procédure qu'il appartient à la Cour de modifier, non pas, en vérité, d'une façon capricieuse, mais pour de bons motifs. Je crois que ce n'est pas le droit mais le devoir de la Cour de changer ainsi les usages de temps en temps, afin de refléter les conditions changeantes de la civilisation qu'elle doit servir. Il n'y a aucun doute que la mentalité générale et la pensée des peuples civilisés se soient grandement modifiées au cours du siècle dernier, que des efforts aient été faits pour formuler cette opinion modifiée dans les différentes Conventions Internationales qui ont été signées à Berne, à La Haye et ailleurs et qu'il soit juste et correct que les vues plus bienveillantes de la génération présente trouvent un écho dans la procédure de nos Cours des Prises.

A mon avis, la règle qui interdit à un ennemi de comparaître au sujet de son navire ou de sa cargaison est une règle barbare qui va à l'encontre du sens même de la justice naturelle. Il est étrange de la trouver consacrée par la pratique d'une Cour anglaise. La règle, si je ne me trompe, n'existait pas dans les premiers temps. On dit que Sir Leoline Jenkins, un juge du XVIIe siècle qui a laissé derrière lui une réputation traditionnelle dé sagesse et de savoir, considérait qu'il n'était pas équitable de condamner le navire d'un ennemi sans entendre ce que le propriétaire pouvait avoir à dire pour la défense de sa propriété.

S'il est juste que nous insistions pour entendre un homme dans sa propre

défense devant ces Cours où les parties appartiennent à la même nation et où l'on peut espérer que le juge est tout à fait indifférent à voir triompher tel ou tel plaideur, il me semble plus important encore que la partie ennemie soit entendue par la Cour des Prises quand la Couronne réclame la condamnation de son navire et que la sympathie du juge doit être supposée en faveur de son propre pays.

Il est très regrettable que cette question n'ait pas attiré l'attention de la Conférence de La Haye. J'ai peu de doute sur ce qu'aurait été l'opinion de la Conférence, et je suis certain que la plupart des délégués auraient été surpris d'apprendre que, devant une Cour des Prises britannique, le propriétaire de la chose capturée n'aura pas le droit de soutenir sa cause contre la Couronne, s'il est un sujet ennemi. Il ne manque pas d'auteurs en Droit international, pour se plaindre de cette règle. Par exemple, M. Ernest Nys, éminent jurisconsulte belge, la mentionne comme étant universelle dans les temps passés, mais il dit que de nos jours « deux pays » et je comprends qu'il veut dire deux seulement « la Grande-Bretagne et les États-Unis continuent à affirmer la légitimité de l'interdiction d'accès; des jurisconsultes justifient même leur politique arriérée. » *Le Droit International* par Ernest Nys, vol. III, p. 69.

Le fait est que cette règle est une mauvaise règle qui gagne davantage à être violée qu'à être observée, et si nous devons nous reconnaître comme liés par des précédents désuets au point d'admettre leur existence continuée, je suis en tout cas déterminé à y permettre telles dérogations que mon esprit d'équité vis-à-vis de l'ennemi peut motiver.

Pour le moment, il suffit de dire que nous avons décidé d'autoriser un ennemi à présenter une défense basée sur les conventions de La Haye, comme cela a été fait devant la Cour des Prises anglaise, et à étendre cette faveur à tout ennemi qui base sa réclamation sur les termes des conventions relatives au Canal de Suez ou sur les relations spéciales de l'Égypte avec le Gouvernement britannique.

Le motif doit être exposé dans l'affidavit qui doit être présenté par un étranger conformément aux dispositions de l'ordre III, règle 5 du règlement pour la Cour des Prises.

Ayant réglé la question préalable, je passe à l'examen de l'affaire qui nous est soumise.

Le vapeur *Gutenfels* est un navire allemand du port de Brême, appartenant à la Hansa Line. Il est d'un tonnage brut de 5.528 tonnes et d'un tonnage net de 3.557 tonnes, et il est pourvu d'appareils de télégraphie sans fil. D'après l'affidavit du capitaine, il quitta Anvers le 24 juillet 1914 pour un voyage à Bombay et Karachi avec un chargement divers et arriva à Port-Saïd dans l'après-midi du 5 août, sans avoir fait d'escale intermédiaire.

Le capitaine déclare que jusqu'au moment de son arrivée, il ignorait que la guerre eût éclaté entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. D'après son témoignage, il a été avisé par ses agents, en arrivant à Port-Saïd, qu'il ne pouvait pas continuer sa route et il ancra son navire en dehors de la voie du trafic, conformément aux instructions. L'exposé suivant des évènements

survenus ensuite est celui que contient l'affidavit du capitaine et il est admis comme exact en substance. La jour de son arrivée, le Capitaine du Port monta à bord et ordonna d'amener les antennes de l'appareil de télégraphie sans fil, qui furent ainsi retirées ; puis le navire resta à l'ancre sans être inquiété jusqu'au 13 octobre, mais son emplacement fut changé une fois par les autorités du canal. Dans l'après-midi du 13 octobre, un officier de l'armée égyptienne monta à bord et y installa une garde militaire ; dans la suite de la journée, le Capitaine du Port vint à bord avec un officier de l'armée d'occupation et le capitaine du navire fut informé que le Gouvernement égyptien avait saisi le navire et que personne ne devait le quitter. On lui dit de mettre sous pression et qu'un nouveau capitaine et un nouvel équipage seraient envoyés à bord, ainsi qu'il fut fait par la suite ; il fut informé qu'il n'aurait plus aucun commandement mais qu'il pouvait fournir son assistance s'il le désirait. L'officier égyptien et les soldats restèrent à bord jusqu'à l'arrivée du vapeur à Alexandrie quelques jours plus tard. Dans la matinée du 16 octobre, le *Gutenfels* quitta Port-Saïd et prit la mer. A trois ou quatre milles du port, il rencontra le bâtiment de S. M. *Warrior* ; un officier anglais monta à bord du *Gutenfels* en déclarant qu'il avait l'ordre de le saisir comme prise et de le conduire à Alexandrie. L'officier saisit les papiers du bord et le *Gutenfels* arriva à Alexandrie le 17 octobre.

Sur la base de ces faits, la Couronne nous demande de condamner le navire et d'ordonner sa mise en vente comme bonne prise. Le Procureur soutient, tout d'abord, que nous ne pouvons pas négliger la saisie du navire par le *Warrior* ; et si cette affirmation était exacte, il n'y aurait naturellement aucune réponse à la réclamation de la Couronne. Ce serait le simple cas d'un navire ennemi, connaissant l'état de guerre, rencontré et capturé en haute mer. Mais mon confrère et moi sommes tous deux d'avis que cette thèse n'est pas fondée. Sans doute, si Port-Saïd avait été un port d'une puissance neutre indépendante qui, pour une raison quelconque, aurait obligé le *Gutenfels* à prendre la mer, le motif de cette action ne nous eût pas concerné et nous n'aurions pas regardé au-delà de la capture par le navire de guerre anglais. Mais lorsque, comme dans le cas présent, le navire a été éloigné du port à l'instigation anglaise, comme il est de toute évidence et comme cela est reconnu par la notification du 23 octobre 1914 adressée par le Gouvernement britannique aux représentants des puissances maritimes étrangères à Londres et publiée dans la *Gazette* du 27 octobre, la situation se trouve modifiée. Il n'y a pas ici de question d'infraction à la souveraineté d'un État neutre. Nous devons envisager ce cas comme s'il s'agissait d'un navire allemand, à l'ancre à Liverpool ou à Cardiff, au commencement des hostilités, accosté par les officiers de la Couronne, conduit par ceux-ci en dehors des limites territoriales de la Grande-Bretagne, et là remis, d'accord, à un navire de guerre britannique. Exposer le cas dans ces termes, c'est montrer ce qui y manque. Quelle Cour, ayant le respect d'elle-même, refuserait d'aller à l'encontre de cette soi-disant capture en haute mer ? Je n'ai besoin d'aucune autorité pour me justifier de rejeter de tels sophismes, bien que les autorités à ce sujet ne manquent pas. Le cas

du *Twe Gebroeders* (N° 1) [1800] (3 C. Rob. 162; 1 Eng. P. C. 286), prouve d'une façon concluante qu'il est du devoir d'une Cour des Prises britannique d'examiner toutes les circonstances qui accompagnèrent la capture ou y conduisirent.

Ayant établi ce point en leur faveur, les propriétaires demandent la restitution de leur navire pour ce motif que Port-Saïd est un port neutre, dont a neutralité a été garantie par la convention du canal de Suez; et il est de notre devoir d'examiner quelle est la situation des navires ennemis qui se sont réfugiés dans ce port. Ont-ils droit à l'immunité de capture alors qu'ils sont à l'ancre, sans intention de traverser le canal; ou bien cette immunité ne leur est-elle applicable que pendant le temps raisonnablement nécessaire pour leur permettre de traverser le canal?

Le Procureur ne nous a pas fait un exposé détaillé des relations entre la Compagnie du canal et le Gouvernement égyptien, mais il a produit un ouvrage publié par la Compagnie qui contient tous les documents essentiels sur cette question jusqu'à la date de sa publication, en 1911.

Il contient un historique très complet des rapports de la Compagnie avec le Gouvernement, tels qu'ils sont révélés par divers accords conclus entre eux. En premier lieu, la construction du canal n'eut rien d'international. C'était une affaire purement commerciale entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie du canal, ratifiée dans la suite par le Sultan de Turquie.

La Compagnie reçut une concession de 99 ans à compter de l'ouverture du canal et le Gouvernement égyptien concéda à la Compagnie des pouvoirs très étendus de contrôle indépendant, dans les limites du canal, mais il a fait soigneusement réserve de tous ses droits de souveraineté et de police. La première concession était datée du 30 novembre 1854; elle fut suivie d'une autre plus détaillée en date du 5 janvier 1856. L'article 9 de la deuxième concession prévoit l'installation dans les bureaux de la Compagnie d'un fonctionnaire spécial, pour représenter les intérêts du Gouvernement égyptien. Toutes les questions relatives au canal sont traitées en détail et, par l'article 33, le Gouvernement stipule une part de 15 0/0 sur les bénéfices de l'entreprise. Ce n'est en vérité rien d'autre qu'un contrat commercial d'une grande portée. Le seul article qui ait une signification internationale est l'article 14, qui stipule que le canal et les ports qui en dépendent devront, moyennant payement des taxes établies, être toujours ouverts comme passage neutre à tout navire marchand, passant d'une mer dans l'autre, sans aucune distinction, exclusion ou préférence d'individus ou de nationalité; mais en ce qui concerne le Gouvernement et la Compagnie, ils auraient pu aussi bien stipuler des avantages pour l'Égypte ou pour toute autre nation. Puis viennent, au cours des temps, une quantité d'accords supplémentaires concernant l'œuvre de la Compagnie. Comme on le sait, de grandes difficultés surgirent au point de vue financier. Le Gouvernement égyptien vendit ses droits sur les bénéfices de l'exploitation du canal à une Compagnie française. Des différends surgirent, puis furent soumis à l'Empereur des Français comme arbitre. Mais, au milieu de toutes ces négociations et discussions et jusqu'à l'époque actuelle,

les parties ont toujours envisagé le canal comme une entreprise commerciale dans laquelle elles étaient seules intéressées. Les concessions du 30 janvier et du 22 février 1866 ont ceci de particulier qu'elles reconnaissent formellement le droit du Gouvernement d'occuper toute position ou tout point stratégique sur les terrains réservés à la construction du canal que le Gouvernement jugerait nécessaire à la défense du pays, pourvu qu'aucun obstacle ne soit apporté à la navigation du canal et de même elles stipulaient l'occupation par le Gouvernement, dans les mêmes limites, de tous les emplacements nécessaires à ses services, tels que bureaux de poste, douanes, casernes. La concession du 22 février 1866 concerne l'étendue des terrains à concéder à la Compagnie. Elle dispose (article 4) que, pour être à même de poursuivre ses buts, la Compagnie aura besoin de terrains pour divers objets tels que dépôts, ateliers, ports, etc... et elle déclare (article 9) que le canal et toutes ses dépendances demeureront soumis à la police égyptienne. Je ne veux pas discuter toutes les conventions et accords intervenus entre les parties, mais je crois opportun de mentionner la convention du 1er octobre 1902. La première partie concerne la prise de possession par le Gouvernement de la ligne de chemin de fer de la Compagnie reliant Ismaïlia à Port-Saïd, tandis que la deuxième partie a trait à l'agrandissement du port de Port-Saïd.

Il n'existe rien dans ces accords qui puisse donner des droits à des tiers. Le Gouvernement et la Compagnie ont la liberté absolue de modifier leurs contrats de façon à exclure les navires d'une nationalité quelconque ou à leur accorder une préférence, et si le Gouvernement égyptien venait, par l'emploi de la force, à exclure un navire du canal, bien que cela puisse constituer un acte inamical envers la Puissance à laquelle le navire appartient, j'estime que le navire ne pourrait réclamer une indemnité pour atteinte à un droit contractuel, bien que sans doute la Compagnie puisse le faire pour manquement à son acte de concession.

Mais la question présente un autre aspect qui résulte de la Convention internationale du 29 octobre 1888, garantissant le libre usage du canal de Suez et communément appelée la Convention du canal de Suez. A cette convention toutes les Grandes Puissances européennes et le Sultan de Turquie furent parties.

L'article 1 dispose :

« Le canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon. En conséquence les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du canal, en temps de guerre comme en temps de paix. Le canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus ».

L'article 4, qui est l'article spécial sur lequel les plaignants s'appuyent, dispose comme suit :

« Le canal maritime restant ouvert en temps de guerre comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants, aux termes de l'article 1er du présent traité, les Hautes Parties contractantes conviennent

qu'aucun droit de guerre, aucun acte d'hostilité, ou aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du canal, ne pourra être exercé dans le canal et ses ports d'accès, ainsi que dans un rayon de 3 milles marins de ces ports, alors même que l'Empire ottoman serait l'une des puissances belligérantes » ; et une stipulation spéciale est faite concernant le passage et le ravitaillement des navires de guerre.

L'article 8 prescrit que les agents, en Égypte, des Puissances signataires, ont à veiller à la bonne exécution du traité et « En toute circonstance qui menacerait la sécurité ou le libre passage du canal..... ils feront connaître au Gouvernement khédivial le danger qu'ils auraient reconnu, afin que celui-ci prenne les mesures propres à assurer la protection et le libre usage du canal ». Par l'article 9, le Gouvernement égyptien est chargé d'assurer la bonne exécution du traité, mais dans le cas où il ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel au Gouvernement ottoman et en donner avis aux autres signataires. Les articles interdisant les actes de guerre dans le canal ou à proximité ne doivent pas mettre obstacle aux mesures prises pour la protection du canal ou à celles prises par le Sultan de Turquie ou par le Khédive pour assurer, à l'aide de leurs forces, la défense de l'Égypte et le maintien de l'ordre public. L'article 13 dispose expressément qu'en dehors des obligations prévues par le traité, les droits souverains du Sultan et du Khédive ne sont en aucune façon atteints.

En présence de ces stipulations, il y a quelque chose d'odieux et d'ironique à voir que le Gouvernement ottoman, sous la direction allemande, essaye en ce moment de détruire le canal, alors qu'un navire allemand, capturé par le Gouvernement égyptien, demande à une Cour des Prises britannique d'ordonner sa libération pour ce motif que la zone du canal est absolument inviolable.

Les passages que j'ai cités contiennent tout ce qui, à mon avis, est important pour le point en litige. Peut-on dire que cette Convention donne le droit à tout navire de se réfugier indéfiniment, ou même simplement, dans les ports du canal, parce qu'ils se trouvent dans les limites de l'exploitation de la Compagnie ? Je ne le pense pas. A mon avis, le seul objet du traité, tel qu'il est indiqué tant dans le préambule que dans les articles, est d'assurer la traversée libre et ininterrompue du canal en tout temps à tous les navires de toutes les nations du monde ; et dans le cas peu probable d'un navire allemand entrant actuellement à Suez ou à Port-Saïd et demandant le libre passage, je crois qu'il serait du devoir absolu du Gouvernement britannique (après avoir pris les précautions convenables pour éviter que des dégâts ne soient faits au canal) d'autoriser ce navire à passer et à sortir à l'autre extrémité ; et je n'ai aucune raison de supposer que le Gouvernement britannique manque à son devoir. Mais là se borne son obligation ; et si un navire entre à Suez ou à Port-Saïd sans aucune intention de traverser le canal, ou si, se trouvant dans l'un ou l'autre de ces ports, il abandonne l'intention qu'il peut avoir eue de le traverser, mon avis est qu'il cesse d'avoir tous droits quelconques basés sur la Convention. Le but de la

Convention est d'assurer un libre passage par le canal et rien de plus, et toutes les prohibitions contre des actes d'hostilité dans la zone du canal sont établies dans ce but et dans ce but seul ; je suis convaincu que du moment où le *Gutenfels* abandonna son intention de traverser le canal, ce qui a eu lieu dès son arrivée à Port-Saïd sinon plus tôt, il a cessé de bénéficier de la protection résultant des stipulations de la Convention et en conséquence il s'est trouvé à Port-Saïd exactement dans la même situation que s'il avait été à Alexandrie ou dans un autre port égyptien.

Cela nous conduit à examiner un autre côté de l'affaire. Autrefois, un navire ennemi, trouvé au port au commencement des hostilités, aurait été confisqué pour ainsi dire naturellement, mais à une époque plus récente il est devenu d'usage pour les belligérants d'accorder, à l'ouverture de la guerre, aux navires ennemis, un certain délai appelé jours de grâce, pendant lequel ils peuvent quitter le port pour se rendre dans un port neutre, sans danger de capture. La pratique n'a pas été uniforme, mais un délai plus ou moins long a été accordé par la plupart des belligérants dans les guerres qui ont eu lieu dans les soixante-dix dernières années. La question des jours de grâce a été examinée à la Conférence de La Haye de 1907 et a donné lieu à une grande diversité d'opinions. Il a été reconnu impossible de se mettre d'accord sur une règle obligatoire et, en fin de compte, la Conférence a adopté une formule qui n'est rien de plus que la recommandation aux belligérants de permettre aux navires ennemis d'appareiller et de gagner un port neutre en sécurité. L'art. 1er de la Convention VI dispose que si un navire de commerce, relevant d'une puissance belligérante, se trouve, au début des hostilités, dans un port ennemi ou s'il entre dans ce port sans connaître les hostilités, il est désirable qu'il lui soit permis de sortir librement, immédiatement ou après un délai de faveur suffisant, et de gagner directement, après avoir été muni d'un laisser-passer, son port de destination ou tel autre port qui lui sera désigné. L'article 2 déclare qu'un navire qui n'a pas pu quitter le port dans les limites des jours de grâce, ne peut être confisqué, mais qu'il peut être détenu jusqu'à la fin des hostilités, et l'article 3 dispose de façon semblable au sujet de navires capturés en mer alors qu'ils ignoraient que la guerre eût éclaté. Les deux articles sont péremptoires en la forme, mais il n'est nullement évident qu'ils ne dépendent pas des mots « Il est désirable » contenus dans l'article 1er. Le point a été examiné mais non décidé dans le cas du *Chile* (1) par la Cour des Prises britannique le 4 septembre 1914 ; mais je laisserai cette question de côté pour le moment et j'examinerai brièvement ce qui s'est réellement produit au sujet du *Gutenfels* et des autres navires ennemis qui se sont réfugiés à Port-Saïd.

Les preuves fournies résultent simplement du témoignage verbal du capitaine Trelawny, capitaine du port de Port-Saïd, complété par diverses mentions trouvées sur les livres de bord et les affidavits des capitaines. Il nous dit que le 5 août il a reçu l'ordre de retirer tous les appareils de télé-

---

(1) Voy. *suprà*, p. 1.

graphie sans fil existant sur les navires allemands. Il semblerait que du 5 au 13 août, le Gouvernement ait eu des doutes sur ce qu'il ferait des navires et le capitaine Trelawny reflète peut-être son indécision, car il parle de navires qui sont détenus mais en même temps libres de partir en ce qui le concernait et, interrogé de nouveau, il déclare qu'il n'est pas douteux qu'une demande d'autorisation de départ aurait été examinée, mais qu'il n'en a été fait aucune.

Le 13 août, une conversation eut lieu entre M. Rickmers, consul allemand et agent de la Hansa et de plusieurs autres lignes allemandes et le capitaine Trelawny qui informa M. Rickmers que quatre navires pouvaient continuer leur route mais que six seraient détenus, les quatre étant de moins de 5.000 tonnes et les autres de plus de 5.000 tonnes. Toutefois, le lendemain, 14 août, le capitaine Trelawny reçut de nouvelles instructions de M. Ward Boyes, agissant au nom du Gouvernement égyptien. Elles furent consignées par le témoin dans un memorandum ainsi conçu :

« Tous les bâtiments de commerce des puissances belligérantes peuvent être autorisés à transiter librement et à quitter le port sous les conditions posées par l'article 20 de la Proclamation. *Journal Officiel* du 6 août. S'ils désirent rester, ils sont libres de le faire en vertu du texte de cet article. Ils peuvent transborder leur cargaison en tout ou partie à bord de tout navire battant pavillon neutre, ledit navire restant toutefois sujet à saisie et à capture s'il est trouvé de la contrebande de guerre à bord. Les instructions qui précèdent ne concernent pas le vapeur allemand *Derfflinger* qui peut être converti en croiseur et qui est détenu pour avoir commis dans le canal un acte contraire à la neutralité, en utilisant son appareil de télégraphie sans fil pour communiquer avec l'ennemi. »

Telle était l'attitude officielle, et le capitaine Trelawny dit : « La seule chose nécessaire avant le départ des navires était la délivrance ordinaire des papiers et, en ce qui me concernait, rien d'autre n'était nécessaire » ; et en outre le capitaine Trelawny dit être certain qu'il était parfaitement clair que les navires de plus de 5.000 tonnes, aussi bien que ceux de moins de 5.000 tonnes, avaient la liberté de partir.

Le 17 août, le *Rabenfels*, un autre vapeur de la Hansa Line, était empêché, par ordre du Général commandant les troupes, de traverser le canal. Il est à remarquer que cet officier représentait l'armée anglaise d'occupation en Egypte tandis que le capitaine Trelawny était un fonctionnaire du Gouvernement égyptien. Le lendemain, un ordre fut donné au Caire pour refuser l'entrée du canal aux navires ennemis bien qu'ils pussent toujours en sortir pour entrer dans la Méditerranée; tous les navires étaient libres de quitter le port, en ce qui concernait le capitaine Trelawny, jusqu'au 13 octobre, date à laquelle ils furent saisis par les troupes égyptiennes ; et je m'arrête un moment pour appeler l'attention sur ce fait que la saisie fut réellement effectuée par les autorités égyptiennes, bien qu'agissant, sans doute, de concert avec la marine britannique. On remarquera que plusieurs des navires se trouvant à Port-Saïd, y compris le *Gutenfels*, insérèrent sur leurs livres de bord, le 14 août, mention que Port-Saïd avait été déclaré neutre.

Ceci était sans doute la conséquence d'une méprise de la part des capitaines ou du Consul d'Allemagne, car le capitaine Trelawny déclare n'avoir jamais dit que le port fût neutre, bien qu'il ait pu consentir à une telle mention, le mot « neutralité » étant dans l'air, et sa propre impression étant que le port était neutre.

Après cet exposé du cours des évènements à Port-Saïd, voyons quelle attitude le Gouvernement égyptien adopta dans ses déclarations au public. Elle ressortira de la proclamation rédigée à la réunion des Ministres du 5 août 1914, publiée au *Journal Officiel* du lendemain.

L'article 13 de cette proclamation autorise les forces navales et militaires britanniques à exercer tous les droits de la guerre sur le territoire et dans les ports égyptiens et déclare que tous les navires capturés en territoire égyptien pourront être traduits devant une Cour des Prises britannique. L'article 14 déclare que tout navire allemand qui se trouverait dans un port égyptien à l'ouverture des hostilités, ou qui, ayant quitté son dernier port avant cette date, entrerait dans un port égyptien, ignorant de la guerre, serait autorisé à partir jusqu'au 14 août 1914, au coucher du soleil, en prenant tels engagements que les autorités navales britanniques pourraient exiger « conformément aux dispositions du chapitre 3 de la Convention de 1907 relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime. »

L'article 17 exclut des privilèges accordés par l'article 14 les bateaux poseurs de câbles, les navires à combustible liquide et ceux de plus 5.000 tonnes de jauge brute ou capables de filer plus de 14 nœuds, ainsi que les bâtiments de commerce susceptibles d'être transformés en navires de guerre.

L'article 20 déclare qu'en ce qui concerne les ports d'accès du canal de Suez, les dispositions précédentes seront appliquées avec les modifications suivantes :

(a) Tous les navires seront autorisés à traverser le canal pourvu que la traversée du canal et le départ du port d'accès aient lieu de la façon habituelle et sans délai injustifié.

(b) Il sera permis à ces navires de prendre le charbon et les provisions nécessaires à leur voyage.

(c) Toutes les marchandises prises en traversant le canal pourront être débarquées au port de départ.

(d) L'article 13 de la proclamation doit être interprété sous réserve des dispositions de la Convention sur le canal de Suez de 1888.

Le *Gutenfels*, jaugeant plus de 5.000 tonnes, ne peut bénéficier de la faveur accordée par cette proclamation ; mais il est prouvé, comme je l'ai déjà dit, que le 24 août, l'autorisation lui fut donnée de quitter Port-Saïd et qu'il lui fut loisible d'en profiter jusqu'au 13 octobre. Il est douteux qu'il ait pu obtenir un sauf-conduit pour un port neutre. La proclamation ne fait aucune allusion aux sauf-conduits, bien que, en présence du fait qu'ils ont été octroyés à quelques navires de moins de 5.000 tonnes et qu'on semble avoir eu l'intention de se référer à la Convention de La Haye, il se peut que lorsque la

liberté de partir fut donnée à de plus grands navires, on ait pu avoir la pensée qu'ils auraient aussi des sauf-conduits s'ils en faisaient la demande. Mais aucune demande de ce genre ne fut faite et l'enquête indique plutôt qu'ils auraient été refusés ; je crois, en somme, que le plus sûr sera de dire qu'aucun sauf-conduit n'aurait été accordé au *Gutenfels*, même s'il en avait demandé un.

Dans ces conditions, quelle ordonnance la Cour doit-elle rendre ? Nous avons vu que le *Gutenfels* est un navire ennemi qui entra dans un port égyptien après l'ouverture de la guerre — et, pour le moment, j'admettrai qu'il le fit dans l'ignorance des hostilités. Il a été prouvé que, pendant une période de deux mois, il a eu la liberté complète de quitter le port bien qu'il ait refusé d'en profiter.

J'avoue que j'ai des doutes sur ce que doit être l'ordonnance à rendre. Et comme les questions essentielles, sur lesquelles l'attention de la Cour fut appelée à l'audience, concernaient le droit d'un sujet ennemi de comparaître et le droit d'asile réclamé par les navires ennemis se trouvant dans la zone du Canal, et qu'en conséquence la question actuellement examinée étant dès lors une question subsidiaire, quoique très importante, n'a pas été l'objet de toute l'attention qu'elle méritait, nous avons décidé de la laisser en suspens pour examen ultérieur, soit dans cette affaire, soit dans un cas semblable.

Dans ces conditions, nous rendons seulement une ordonnance déclarant que le *Gutenfels* est un navire ennemi qui a été régulièrement saisi comme bonne prise et qu'il sera détenu par le Marshal jusqu'à nouvel ordre de la Cour. La continuation des débats est renvoyée, avec faculté pour toutes les parties de présenter requête.

Juge Grain :

Le premier point qui doit être examiné dans cette affaire est la question préalable de savoir si nous pouvons entendre le sujet ennemi ou non.

La question a été récemment soulevée dans l'affaire du *Chile* [1914[(1), portée devant le Président de la Cour des Prises de Sa Majesté, mais aucune décision nouvelle n'a été rendue en dehors de celle déclarant que dans cette affaire les affidavits soumis à la Cour n'invoquaient aucun motif en vertu duquel le sujet ennemi fût en droit d'être entendu.

Mais dans l'affaire du *Möwe* [1915], (2) la question a été discutée de façon à l'épuiser devant le Président de la Cour des Prises de Sa Majesté et jugement fut rendu en ce sens que toutes les fois qu'un sujet ennemi croira qu'il a droit à protection, privilége ou réparation en vertu d'une des Conventions de La Haye de 1907, il sera en droit de comparaître comme plaignant et de soutenir son affaire devant la Cour. Je suis tout à fait d'accord avec cette décision, parce qu'elle me semble suivre la pratique qui a été autrefois introduite à la Cour des Prises de Sa Majesté.

Dans l'affaire du *Fenix* ou *Phœnix* [1854] (Spinks 1 ; 2 Eng. P. C., p. 240-

(1) Voy. supra, p. 1.
(2) Voy. supra, p. 41.

241) il est dit que « Pendant la dernière guerre, le principe et l'usage furent que, dans le cas de plaignants ennemis, il était nécessaire d'invoquer quelque chose pour montrer qu'ils avaient le *locus standi*. Le même usage doit être suivi dans la présente guerre (1854) » ; et, dans cette affaire particulière, bien que les affidavits soumis à la Cour ne montrassent pas cette base de la réclamation, le Président ajoutait néanmoins : « Mais dans le cas actuel, au lieu d'avoir un nouvel affidavit, supposons qu'il a été produit et continuons l'argumentation ». Et le conseil du sujet ennemi (russe) fut autorisé à comparaître et à défendre sa cause. De même, dans l'affaire du *Panaja Drapaniotisa* [1854] (Spinks 336; 2 Eng. P. C. 562-564) il a été dit que, pour soutenir une réclamation devant la Cour des Prises, un individu qui est sujet ennemi doit, avant de pouvoir être entendu, prouver qu'il a droit au *locus standi*, en vertu d'un Ordre en Conseil ou d'une licence ou de quelque chose d'étranger au simple fait qu'il est ennemi.

Ces affaires me conduisent à cette conclusion, qu'il a toujours été de règle que, lorsque l'ennemi peut fournir des motifs de comparution, en dehors de son caractère ennemi, il est autorisé à comparaître devant la Cour des Prises. En conséquence, il semble exister d'abondantes autorités conduisant à cette conclusion qu'à l'égard de cette Cour, lorsqu'un sujet ennemi démontre par ses affidavits qu'il estime avoir droit à réparation en vertu d'une des Conventions de La Haye de 1907 ou de Conventions concernant la neutralité du canal de Suez, ou qu'il réclame une protection basée sur la condition spéciale dans laquelle se trouve l'Égypte vis-à-vis du Gouvernement de Sa Majesté, il doit être autorisé à comparaître comme réclamant et à défendre sa cause.

. . . .

Nous sommes tenus de considérer comme ayant des rapports avec les mesures prises vis-à-vis de ce navire avant sa capture effective par le bâtiment de S. M. *Warrior* : premièrement, le *status* de l'Égypte ; deuxièmement, les Conventions du canal de Suez; troisièmement, la proclamation, les décrets, etc. du Gouvernement égyptien ; quatrièmement et incidemment, la Convention de La Haye de 1907.

Considérons donc d'abord quel était le *status* de l'Égypte. Ce navire se trouvait-il ou non dans un port neutre, lorsqu'ont eu lieu les actes préliminaires de sa capture? Le *status* exact de l'Égypte a, pendant nombre d'années, été, dans une certaine mesure, une énigme, et très difficile à déterminer. L'Égypte, jusqu'au 18 décembre 1914, faisait partie des possessions ottomanes sous la Suzeraineté du Sultan de Turquie. La Turquie, depuis le début de la guerre jusqu'au moment de la capture définitive de ce navire, ne s'est certainement pas montrée neutre. Elle a commencé par accorder un refuge aux navires de guerre allemands et à leurs officiers et équipages; elle a conservé des officiers allemands dans son armée et en a augmenté le nombre; elle a mis des officiers de marine allemands sur ses propres navires de guerre. Cela peut-il être considéré comme la conduite d'une Puissance neutre? Cela certainement paraissait être une neutralité, si l'on peut dire, d'un caractère trés amical pour l'Alle-

magne, un des belligérants dans eette guerre — une neutralité qui tendait à une déclaration de guerre à la Grande-Bretagne et à la préparation d'actes hostiles, auxquels l'Allemagne se joignait, dans le but de détruire le canal dont on prétend aujourd'hui, pour le compte des navires allemands, qu'il est un lieu de refuge qui doit être considéré comme à l'abri de toute attaque et d'actes d'hostilité.

. . . .

Un des points à résoudre aujourd'hui est celui-ci : dans quelle mesure la question qui nous est actuellement soumise dépend-elle de la Convention de 1888 sur le canal de Suez, et comment cette Convention doit-elle être interprétée, en l'appliquant aux circonstances de l'heure présente et de cette affaire ? C'est un point assez délicat, parce qu'à l'époque où cette Convention fut rédigée, il y a vingt-six ans, bien des éventualités peuvent n'avoir pas été envisagées, telles qu'elles se sont présentées depuis, et qu'en conséquence elles peuvent n'avoir pas été prévues quand cette Convention fut signée. La Convention doit donc être interprétée en tenant compte des circonstances nouvelles qui se sont produites. Je suis arrivé à cette conclusion que l'interprétation exacte est que, d'une façon générale, en tout temps, que les nations soient en guerre ou en paix, il existe un droit de libre passage (c'est-à-dire entrée, traversée et sortie, rien de plus) par le canal, pour les navires de toutes les nationalités ; mais, dans des circonstances particulières telles qu'en cas de danger pour la libre navigation du canal, je considère que ce privilège peut être restreint.

Par la Convention du 30 janvier 1886, article 1er, le Gouvernement égyptien se réserve le droit d'occuper, sur les terrains dépendant du canal, les positions nécessaires à la défense du pays, pourvu qu'aucun obstacle ne soit mis à la navigation dans le canal. A mon avis, l'interprétation exacte de cette convention est que c'est le droit et le devoir du Gouvernement égyptien tant de défendre son pays au moyen du canal que de protéger en même temps ainsi la libre navigation du canal.

D'après l'enquête, le vapeur *Gutenfels* entra dans le port de Port-Saïd le 5 août et, en dehors de la déclaration que ses agents avisèrent le capitaine qu'il ne pouvait pas aller plus loin, il n'est fourni aucune preuve qu'il ait jamais essayé ou proposé de continuer son voyage en traversant le canal ; au contraire, il resta à l'ancre dans le port. Certes, l'officier de port dit qu'il a été détenu jusqu'au 14 août, c'est-à-dire que s'il avait demandé ses papiers de départ il ne les aurait pas reçus, mais le 14 août il fut avisé qu'il était libre de partir jusqu'au 17 août et, pendant cette période, il ne fit rien pour s'en aller. Le 17 août, le Général commandant en chef les troupes britanniques prit un ordre général prescrivant qu'aucun navire ennemi ne pourrait traverser le canal, mais qu'ils étaient libres de faire route vers l'ouest et ce jusqu'au 13 octobre.

Il est nécessaire ici de considérer une proclamation appelée *Décision* qui a été publiée le 6 août par le Régent et par le Conseil des ministres égyptiens. Elle renferme les instructions suivantes concernant la conduite des navires dans le canal :

En vertu de l'article 14, les navires allemands ayant quitté leur dernier port et entrés dans un port égyptien dans l'ignorance de la guerre, étaient autorisés à partir jusqu'au 14 août au coucher du soleil; et en vertu de l'article 20, tous les navires de commerce qui avaient traversé ou étaient sur le point de traverser le canal, étaient autorisés à partir sans danger d'être capturés ou détenus, pourvu qu'ils le fissent d'une façon normale et sans délai injustifié.

Je m'occuperai maintenant de l'effet de cette proclamation à l'égard des mouvements du navire. Du 14 au 17 août, il était libre de partir par l'est ou l'ouest, pourvu que ce fût d'une façon normale et sans délai injustifié. Que fit-il? Il ne fit rien, mais resta à l'ancre comme avant et, comme l'indique l'affidavit de son propre capitaine, sans être inquiété (sauf l'enlèvement de ses appareils de télégraphie sans fil) jusqu'au 13 octobre.

Le navire se conformait-il au sens exact de la convention du canal de Suez? Est-il en droit de venir maintenant devant la Cour et d'invoquer cette Convention? Mon opinion est qu'il n'a pas ce droit; qu'il a perdu tous ses droits résultant de cette convention en cessant de se conformer à l'esprit de celle-ci qui a été développé dans la *Décision* du Gouvernement égyptien, à savoir qu'il était libre de partir en traversant le Canal s'il le faisait normalement et sans délai injustifié. Il en a simplement usé comme d'un port de refuge et non plus comme d'une route commerciale vers sa destination. Il s'était en réalité réfugié dans un port égyptien, et il devient maintenant nécessaire de continuer à examiner si un port égyptien était ou non un port neutre.

Si Port-Saïd doit être considéré comme un port turc, il faut admettre que les navires qui s'y réfugient y recevront le même traitement qu'à Constantinople, c'est-à-dire un traitement du caractère le plus amical. Mais il résulte clairement de l'enquête qu'ils n'ont pas reçu ce traitement amical; par exemple, on leur a retiré leurs appareils de télégraphie sans fil et plus tard ils ont été remis à un bâtiment de Sa Majesté. En conséquence, il m'apparaît qu'il serait ridicule, en présence des faits qui nous sont présentés, de considérer Port-Saïd comme un port turc.

S'il n'est pas port turc, alors vient la question : quel est le *status* de ce port? Qu'est-ce que le Gouvernement égyptien a considéré comme étant ce *status*?

La *Décision* de S. Exc. le Régent et de ses ministres (le Khédive, souverain d'Égypte sous la suzeraineté du Sultan de Turquie était absent et se trouvait à Constantinople à cette époque et fut ensuite déposé), dont j'ai déjà parlé comme ayant été publiée le 6 août 1914, est d'importance considérable pour arriver à une conclusion en cette affaire. Le préambule de cette *Décision* est ainsi conçu :

« Considérant que la guerre est déclarée entre S. M. Le Roi de la Grande Bretagne et l'Empereur d'Allemagne et considérant que la présence en Égypte de l'Armée d'occupation de S. M. Britannique rend le pays susceptible d'être attaqué par les ennemis de Sa Majesté, nous estimons que

toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour défendre le pays contre une telle attaque ».

Elle pose ensuite certaines règles à observer en conséquence de la guerre et de la possibilité d'une attaque de la part de l'Allemagne : — que les personnes résidant en Égypte ou la traversant pendant la durée de la guerre ne pourront contracter avec le Gouvernement en guerre avec la Grande-Bretagne ni lui envoyer de l'argent, etc... etc...; et l'article 13 dispose que « les forces navales et militaires britanniques exerceront tous les droits de la guerre dans les ports et sur le territoire de l'Égypte et que les navires de guerre, navires de commerce et marchandises capturés dans les ports ou sur territoire égyptien seront déférés pour jugement aux Cours des Prises britanniques ».

Les auteurs de cette *Décision* admettent que leur pays est susceptible d'être attaqué par l'Allemagne, ennemie de l'Angleterre, et ils ne prennent pas le parti de l'Allemagne comme l'a fait la Turquie, mais ils se rangent du côté et se placent, pour ainsi dire, sous la bonne garde de la Grande Bretagne. Certainement, c'est là une preuve concluante que les ports égyptiens n'étaient plus des ports neutres, mais qu'ils étaient sinon à tous égards des ports anglais, du moins ceux d'alliés ou de co-belligérants de la Grande-Bretagne. Il semble que cette *Décision* du Régent et des ministres du Gouvernement d'Égypte exprima clairement le point de vue adopté par le Gouvernement égyptien quant à son *status*.

Il faut examiner ensuite le point de vue adopté par la Grande-Bretagne quant au *status* de l'Égypte.

Dans la Convention XIII de La Haye de 1907, article 4, il est dit que : « Aucun tribunal des Prises ne peut être constitué par un belligérant sur un territoire neutre..... » Mais une Cour des Prises a été constituée en Égypte par la Grande-Bretagne et l'Ordre en Conseil du 5 août ordonne que « les navires capturés par les flottes et navires de la Grande-Bretagne seront amenés devant ces Cours de nos dominions, possessions ou colonies qui seront dûment commissionnées pour en connaître » et cette Cour est une de celles qui ont reçu commission à cet effet.

Je puis dire incidemment qu'il n'est pas nécessaire pour les besoins de mon argumentation dans cette affaire, de reconnaître que l'Égypte est un dominion, une possession ou une colonie britannique, car, ainsi que le dit Pitt Cobbett dans son ouvrage sur le *Droit International*, vol. II, p. 192, « il semblerait en principe qu'une Cour des Prises pût, à bon droit, être instituée sur le territoire d'un allié ou d'un co-belligérant. »

On pourrait peut-être soutenir que les traités avec la Turquie concernant les capitulations (que, soit dit en passant, la Turquie a aboli sans le consentement des autres parties contractantes) donnaient le droit à la Grande-Bretagne d'établir une Cour des Prises en Égypte; mais, pour divers motifs, je suis d'avis qu'ils ne le faisaient pas, et je mentionne cela seulement afin qu'il ne soit pas dit que je n'ai pas examiné ce point. Dans l'affaire du *Fox* [1811] (Edwards 311; 2 Eng. P. C. 61) il a été dit par Sir William Scott, devenu ensuite Lord Stowell, que « la Cour des Prises

présumera que les ordres du Souverain sont en concordance avec le Droit international » et que « la véritable raison pour la Cour de les recevoir se trouve dans la déclaration de l'État lui-même ». Nous avons ici actuellement devant nous les déclarations des deux États : celle du Régent et des Ministres d'Égypte, disant que tous les navires capturés dans les ports égyptiens seront remis pour jugement à la Cour des Prises britannique et l'Act du Parlement instituant la Cour des Prises en Égypte, ce qu'il n'avait le pouvoir de faire que si l'Égypte était soit une alliée, soit une co-belligérante, soit une possession. En présence de ces preuves, je ne puis donc que reconnaître que Port-Saïd, à l'époque en question, n'était pas un port neutre. Je ne sais s'il est nécessaire d'aller plus loin, mais si cela est, je suis prêt à reconnaître que c'était un port allié.

Je ne propose pas actuellement de nous reporter à la Convention VI de La Haye de 1907, articles 1 et 3, parce que, d'après les preuves que je possède, mon opinion est que le vapeur *Gutenfels* entra à Port-Saïd connaissant l'état de guerre, mais comme l'assurance a été donnée au conseil qui comparaît pour le compte du sujet ennemi de ne pas décider sur ce point avant qu'il ait été de nouveau entendu, je suis prêt à examiner toutes preuves nouvelles et tous faits qu'il pourra soumettre à la Cour.

En conséquence, pour les raisons que j'ai exposées dans cette sentence, je me rallie au jugement de mon confrère et à la décision qu'il a rendue dans cette affaire.

Du 6 janvier 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président; Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; G. A. W. Booth pour les réclamants.

23

Cour des prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 21 janvier 1915.

Traité international, Application par une Cour anglaise, Cour des Prises, Conventions de La Haye, Application du Droit international; Article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907; Navire ennemi se trouvant dans un port a l'ouverture des hostilités, Indult, Liberté de partir, Sauf-Conduit, Exemption de confiscation; Traité international, Inexécution, Application par la Cour des prises, Navire ennemi se trouvant dans un port a l'ouverture des hostilités, Port égyptien, Article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907, Séquestre, Restitution a la fin de la guerre.

Une Cour anglaise ne doit appliquer un traité international qu'en se basant sur un ordre de la Couronne (1re et 2e opinions);

Et les Cours des Prises anglaises doivent appliquer les Conventions de La Haye parce qu'il leur est prescrit de juger conformément au Droit international (1re et 2e opinions).

L'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 constitue une disposition péremptoire et non pas seulement l'expression d'un vœu comme l'article 1er (1re opinion).

Lorsqu'un navire ennemi, se trouvant dans un port égyptien à l'ouverture des hostilités, a été laissé libre de quitter ce port, mais sans qu'il lui ait été donné de sauf-conduit, ce navire, resté au port, n'a pas perdu le bénéfice de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 qui l'exempte de confiscation (1re opinion).

Lorsqu'un navire ennemi est en situation d'invoquer un traité international, il n'y a pas lieu, pour la Cour des prises, d'ajourner sa sentence sur le simple soupçon que, peut-être, l'État ennemi ne se conformera pas audit traité;

En conséquence, la Cour des prises doit dès maintenant ordonner, en même temps que son séquestre, la restitution à la fin de la guerre d'un navire allemand qui, se trouvant dans un port égyptien au début des hostilités, est en droit d'invoquer le bénéfice de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 (1re opinion; dissidence du second juge).

(Navire allemand *Barenfels*)

Cator, président :

Sauf le fait que le *Barenfels* était déjà à Port-Saïd lorsque la guerre fut déclarée — circonstance qui, pour le jugement à rendre, reste sans importance — son cas ne diffère pas de celui du *Gutenfels* (1) qui a été jugé par nous le 6 janvier dernier. C'est un navire ennemi dûment saisi à Port-Saïd et, d'après l'ancienne règle de droit, sujet à confiscation au profit de la Couronne. Le Procureur nous demande de rendre une sentence en ce sens. A défaut, il nous demande de rendre une sentence de détention générale sans préjudice de nouvelle requête. D'autre part, M. Booth nous demande d'ordonner la détention du navire durant la guerre et sa remise à ses propriétaires à la fin des hostilités, et il base sa demande sur les termes de la Convention de La Haye de 1907. On a supposé, mais je crois, un peu légèrement que, puisque les Conventions de La Haye obligeaient la Couronne, il devait nécessairement leur être donné effet devant cette Cour; mais cela n'en résulte nullement. Pour employer les paroles d'un célèbre juge américain parlant des pays autres que les États-Unis, un traité est, par sa nature, un contrat entre deux nations, non un acte législatif. Il n'atteint pas, en général, l'objet à accomplir, spécialement en tant que son effet doit se produire à l'intérieur du territoire, mais il est ramené à exécution par les pouvoirs souverains des parties contractantes respectives : Juge Marshall, dans l'affaire Foster et Elam c. Neilson [1829] (*Scott's Cases on International*

(1) Voy. *supra*, p. 127.

Law, 412). On peut admettre comme règle générale qu'une Cour anglaise ne doit pas essayer d'appliquer un traité sans quelque autorité émanant, à cette fin, de la Couronne. En conséquence, je dois considérer comment, si toutefois cela est, les Conventions de La Haye ont été rendues obligatoires pour nos Cours des Prises. Il n'y a pas de législation explicite sur ce sujet, mais je suis arrivé à la conclusion que la difficulté a été résolue indirectement, d'autant que l'Ordre en Conseil instituant les Cours, et les commissions des juges délivrées en conséquence requièrent ceux-ci de juger les affaires « conformément aux usages de l'Amirauté et au Droit international »; et on peut difficilement contester que les Conventions de La Haye, auxquelles le Royaume-Uni est partie, doivent, en ce qui nous concerne, être considérées comme étant une partie du Droit international existant aujourd'hui. De plus, l'ordre XXVIII du Règlement sur la Cour des Prises de 1914, qui a été promulgué par Ordre en Conseil en vertu de l'Act sur les Cours des Prises de 1894, reconnaît expressément la possibilité pour la Cour d'être appelée à rendre une ordonnance pour la détention d'un navire, en vertu d'une Convention internationale. Je suis donc disposé à admettre que la Cour est liée par la Convention VI de La Haye.

L'article 1er de cette Convention exprime qu'il est désirable d'accorder à un navire ennemi un délai raisonnable pour se rendre, sous un sauf-conduit, à son port de destination ou à tel autre port qui lui aura été désigné, vraisemblablement un de ses propres ports ou un port neutre, bien que la Convention ne le dise pas. L'article 2 dit : « Le navire de commerce qui, par suite de circonstances de force majeure, n'aurait pu quitter le port ennemi pendant le délai visé à l'article précédent, ou auquel la sortie n'aurait pu être accordée, ne peut être confisqué. Le belligérant pourra seulement le saisir moyennant l'obligation de le restituer après la guerre sans indemnité ou le réquisitionner moyennant indemnité. » Les termes de l'article 2 sont nets et péremptoires. Il a été prétendu qu'il dépendait de l'article 1er et qu'il était régi par les mots « Il est désirable », contenus dans cet article, mais je ne puis pas accepter cette vue. Les deux questions sont complètement indépendantes et reposent sur des considérations distinctes. Les Puissances ne pouvaient admettre qu'en toutes circonstances elles laisseraient les bâtiments de commerce quitter le pays, mais elles ont admis que les navires ennemis, détenus au port à la déclaration de guerre, ne seraient pas confisqués. Le préambule déclare que les États ont conclu cette convention parce qu'ils étaient « désireux de garantir la sécurité du commerce international contre les surprises de la guerre, et voulant, conformément à la pratique moderne, protéger autant que possible les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant le début des hostilités. » Notre devoir est de donner effet à l'intention des parties, et le langage de ce préambule montre clairement que les dispositions de la Convention doivent être interprétées d'une façon libérale en faveur de tout navire qui peut avoir la malchance de se trouver dans un port ennemi à l'ouverture de la guerre.

Un Ordre en Conseil a été publié le 4 août 1914, déclarant que, sauf cer-

taines exceptions, le Gouvernement britannique était disposé à accorder des jours de grâce et des sauf-conduits aux navires allemands se trouvant dans des ports anglais, s'il avait l'assurance que le Gouvernement allemand agirait de la même façon à l'égard des navires anglais; mais comme aucune assurance satisfaisante n'a été reçue de l'Allemagne, les jours de grâce n'ont pas été accordés.

Je ne m'arrêterai pas à rechercher si les droits des navires ennemis basés sur l'article 2 de la Convention ont été déterminés ou affectés par cet Ordre, d'autant qu'il ne s'appliquait pas à l'Égypte; la seule déclaration que nous puissions envisager est la proclamation du Gouvernement Égyptien publiée dans le *Journal Officiel* du 6 août. Cette proclamation diffère tout à fait de l'Ordre en Conseil, mais, certainement, elle a été émise avec le consentement ou à l'instigation des autorités anglaises, et elle peut être envisagée comme étant l'expression de leurs intentions à l'égard de l'Égypte. Elle octroie à tous les navires allemands se trouvant dans les ports égyptiens à l'ouverture de la guerre, à l'exception, entre autres, de ceux d'un tonnage supérieur à 5.000 tonnes, la faculté de partir librement jusqu'au 14 août au coucher du soleil, mais il ne leur est pas offert de sauf-conduit. Et, bien qu'aucun sauf-conduit ne soit promis, la liberté d'aller n'est pas subordonnée à la façon d'agir de l'ennemi à l'égard des navires britanniques ou égyptiens.

Le *Barenfels*, jaugeant plus de 5.000 tonnes, n'avait droit à aucune faveur selon cette proclamation : mais il est prouvé qu'en fait il fut libre de quitter Port-Saïd à toute époque depuis le 14 août jusqu'au 13 octobre 1914, et je suis d'avis que le capitaine savait parfaitement qu'il pouvait le faire. On doit se rappeler, en même temps, qu'il ne lui a pas été offert de sauf-conduit, et je crois que, s'il en avait demandé un, on le lui eût refusé.

Quelle peut être la situation d'un navire qui aurait refusé de profiter d'un sauf-conduit, il n'y a pas à l'envisager. Nous avons seulement à déterminer si un navire au port doit être privé de la protection donnée par la Convention, pour le motif que, bien qu'un sauf-conduit lui soit refusé, il est libre de quitter le port. Je suis tout à fait d'avis qu'il ne doit pas subir de préjudice en raison du fait qu'il est resté. Une autorisation de partir est complètement illusoire si elle n'est pas accompagnée d'un sauf-conduit. Elle ne satisfait en aucune façon à l'intention de l'article 1er de la Convention; et si le *Barenfels* avait quitté Port-Saïd, on peut poser comme une certitude qu'il eût été capturé à son arrivée en haute mer. Je ne doute donc pas que l'article 2 soit applicable et que le navire ne peut pas être confisqué.

Nous avons cependant à examiner un autre point. Le Procureur nous demande de rendre une ordonnance de détention, de donner une simple indication au Marshal de détenir le navire jusqu'à nouvel ordre de la Cour, sans nous prononcer sur les droits des parties. Les propriétaires soutiennent qu'ils ont droit à un jugement ordonnant restitution du navire à la fin de la guerre.

Le Procureur invoque, comme on l'a invoqué dans le cas du *Chile* [1914] (1) que peut-être l'Allemagne n'adhérera pas aux termes de la Convention et que, dans ce cas, la Grande Bretagne peut refuser d'être liée par celle-ci. Qu'il en soit ainsi. Il est tout à fait exact que les règles du Droit international ne sont pas immuables. Elles dépendent, en dernier ressort, de la réciprocité. C'est spécialement le cas en matière de droit des prises, et si la Couronne pouvait fournir la preuve que l'Allemagne a, d'une façon flagrante, rompu ses engagements relatifs au traitement des navires anglais, je conçois que nous soyons fondés à modeler notre pratique sur son exemple. Mais le simple soupçon qu'elle manquera à sa parole ne doit pas affecter notre sentence actuelle. Étant arrivé à cette conclusion que la Convention s'applique, je suis d'avis que nous devons donner au navire tout le bénéfice auquel il a droit d'après elle. La Couronne n'a pas le droit de nous demander d'ajourner notre décision afin de voir comment l'Allemagne agira. Le soupçon entraîne le soupçon ; et si l'une des parties ne remplit pas loyalement ses obligations résultant d'un accord, il y a grand danger que le pacte soit rompu par l'autre partie, et une fois la guerre de représailles commencée on ne peut pas poser de borne à son extension. Dans la guerre actuelle, nous prétendons et croyons que nous combattons pour défendre le caractère sacré des traités et il nous incombe de maintenir ce grand principe, même si ce maintien exige un sacrifice beaucoup plus lourd que la valeur des quelques navires qui peuvent avoir été détenus dans nos ports. Sur ce point, mon confrère et moi différons, dans une certaine mesure, d'opinion. Il pense qu'un délai devrait être accordé à la Couronne pour déterminer quelle attitude a été adoptée par l'Allemagne. En conséquence, bien qu'il accepte que le navire doit être détenu, je suis obligé de prendre sur moi-même la responsabilité du reste de la sentence.

Il sera donc déclaré que la Convention VI, article 2, est applicable et ordre sera donné que le navire soit détenu durant la guerre en déclarant qu'il sera ensuite restitué ou sa valeur payée aux propriétaires, à la fin des hostilités.

Il reste un autre petit point à mentionner. Au cours des débats concernant le *Gutenfels* (2) j'ai soulevé la question des droits du Gouvernement égyptien relatifs aux prises saisies par ses fonctionnaires dans les ports égyptiens. Le Procureur nous informe maintenant qu'il a reçu des instructions du Gouvernement égyptien pour dire que celui-ci ne formule aucune réclamation, que ses fonctionnaires n'ont agi que comme agents des autorités britanniques et qu'il abandonne à la Couronne tous les droits qu'il pourrait avoir.

Juge Grain :

Le vapeur *Barenfels* est un navire appartenant à la Compagnie Hansa Linie, de plus de 5.000 tonnes ; il se trouvait à Port-Saïd 4 jours avant que la guerre n'éclatât. Il est admis par le conseil des propriétaires qu'il

---

(1) Voy. *suprà*, p. 1.
(2) Voy. *suprà*, p. 127.

s'est réfugié dans le port et il est démontré que c'est un navire ennemi, régulièrement saisi à Port-Saïd, remis au bâtiment de Sa Majesté *Warrior* le 16 octobre et finalement amené à Alexandrie le 17 octobre.

La Couronne nous demande d'en ordonner la confiscation ou tout au moins la détention avec faculté de présenter requête comme dans le cas du *Chile* (1). De la part des propriétaires on demande d'ordonner sa détention et sa restitution sans indemnité à la fin des hostilités. Cette décision est demandée par les propriétaires pour le motif que les articles 1 et 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 sont applicables. Il est soutenu, pour la Couronne, que la Convention de La Haye 1907 est inapplicable parce que cette Convention est simplement un énoncé des principes selon lesquels il est désirable d'agir, et qu'elle n'a aucune force obligatoire pour la Cour tant qu'elle n'est pas consacrée par les lois de ce pays. Du côté des propriétaires du navire on invoque que l'article 2 de la Convention de La Haye est un ordre péremptoire et que s'il est nécessaire que la Convention soit consacrée par les lois de ce pays, elle l'a été par le décret des Ministres du Gouvernement égyptien appelé la *Décision* du 5 août 1914.

Le premier point à trancher est celui-ci : cette Cour ne peut-elle prendre en considération la Convention de La Haye que si celle-ci a été consacrée par les lois de l'Etat? La Convention de La Haye est un traité conclu par diverses puissances, entre autres, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Autriche. Wheaton, dans son ouvrage sur le Droit international, dit : « Un traité doit être considéré comme imparfait quant aux obligations qu'il contient jusqu'à ce que l'assentiment national ait été donné dans la forme requise par la Constitution » et « la condition sous-entendue en négociant avec des Puissances étrangères est que les traités conclus par le Gouvernement sont sujets à ratification de la manière prescrite par la loi fondamentale de l'Etat ». *(Wheaton's International Law*, 4e Ed. p. 374, 375). Dans l'affaire Walker c. Baird et autre [1892] (61 L. J. P. C. 92; [1892] A. C. 491) il a été dit par Lord Herschell siégeant au Comité judiciaire du Conseil privé « qu'un acte accompli par ordre de la Couronne dans le but d'exécuter un traité conclu entre la Couronne et une Puissance étrangère n'aurait pas l'assentiment d'une Cour de Justice, à moins que ce traité n'eût reçu la sanction législative », De même, le juge Marshall, dans l'affaire américaine Foster et Elam c. Neilson [1829] (*Scott's Cases on International Law*, p. 412) dit qu'un « traité est un contrat entre deux nations, non un acte législatif, et que généralement il n'atteint l'objet à accomplir que s'il est ramené à exécution par les pouvoirs souverains des parties contractantes respectives ».

La question qui se pose est celle-ci : siégeant ici en Cour des Prises, sommes-nous liés par ces décisions de grand poids? Si nous le sommes, il me semble que nous serons contraints de constater que la Convention de La Haye ne s'applique pas. Pitt Cobbett dans ses *Cases on International Law* vol. II. (3e Ed.) p. 192, traitant des Cours des Prises dit que ces Cours sont « seulement des Cours nationales pour la raison qu'elles sont établies

---

(1) Voy. *supra*, p. 1.

et réglées par l'autorité souveraine du pays dans lequel elles siègent, et qu'elles doivent finalement tirer de cette autorité la loi applicable, même si cette loi n'est pas conforme au Droit international ». « Bien qu'elles puissent peut-être, plus que d'autres Cours, essayer de poser une interprétation des règles municipales qui les mette en conformité avec l'usage reconnu des nations ».

Mon opinion est que nous avons le droit d'aller plus loin que cela. En vertu de l'Ordre en Conseil et de la commission nous désignant pour siéger en cette Cour en matière de prises, nous sommes chargés d'entendre et de décider conformément au Droit international. Si nous avions siégé seulement pour appliquer la loi municipale de ce pays, j'aurais eu des doutes sérieux quant à l'application de la Convention de La Haye ; mais comme nous siégeons pour appliquer le Droit international la question devient relativement simple.

On peut dire que la loi anglaise a toujours considéré le Droit international comme un ensemble de règles qui sont devenues obligatoires pour les États, soit par l'usage immémorial, soit en vertu d'un accord. Et lorsqu'une règle de droit paraît avoir reçu l'assentiment des États civilisés, on peut dire qu'elle a reçu également l'assentiment des Cours anglaises, et qu'elle sera appliquée par celles-ci, siégeant à quelque titre nécessitant de quitter les voies ordinaires de la loi municipale pour passer sur le terrain du Droit international.

Il n'est pas douteux que la Convention de La Haye ait reçu un tel assentiment de la part des principaux États civilisés d'Europe et qu'elle soit une disposition de Droit international promulguée en vertu d'un accord de ces États; c'est pourquoi, je n'hésite pas à conclure que nous sommes tenus, dans cette affaire, de prendre en considération le premier paragraphe de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907, et qu'en conséquence, le navire « ne peut pas être confisqué. »

Jusqu'ici, et je suis heureux de dire que c'est sur les points importants de notre sentence, je suis d'accord avec l'honorable Président de cette Cour; mais je regrette de dire que, sur un point secondaire — à savoir sur la forme que doit prendre la sentence de cette Cour —, je diffère dans une certaine mesure de son avis. D'ailleurs, la sentence du Président, en sa qualité de doyen de cette Cour, prévaudra et constituera la décision de la Cour dans cette affaire.

Puisque j'ai une opinion différente sur la forme de la sentence, il est peut-être bon que j'en donne mes raisons. La forme que, selon moi, devrait prendre notre sentence, est celle d'une sentence de détention, avec faculté de présenter requête — en fait, la sentence rendue à propos du *Chile* [1914] (1), cela, pour les motifs suivants :

Bien que nous siégions, dans cette Cour, dans le but d'entendre les preuves concernant certains faits et le droit applicable, et de discuter sur ces mêmes points, je ne puis penser que nous devions rester indifférents à

(1) Voy. *suprà*, p. 1.

certains rapports et faits relatifs à la rupture des traités et conventions, connus du monde entier. Il serait oiseux de prétendre qu'actuellement il n'existe pas des charges graves contre la nation allemande, touchant la violation de maints articles des Conventions de La Haye. Ces rapports et ces accusations peuvent manquer de bases, mais, néanmoins, à l'époque actuelle, il n'a pas été rendu de jugement sur eux, et on ne peut exprimer d'opinion sur leur exactitude ou leur fausseté. On peut dire que le fait qu'une des parties à un contrat viole ce contrat, ne libère pas l'autre partie. Il peut en être ainsi dans une question ordinaire de droit ou dans les affaires courantes de la vie, mais dans les questions de Droit international ayant trait à la guerre, la règle des représailles a toujours été admise.

Je suis donc arrivé à la conclusion que la sentence que nous devons rendre dans cette affaire est seulement une sentence de détention, avec liberté de présenter requête, en réservant une sentence définitive pour l'époque ultérieure où tant de questions, qui sont encore si douteuses, auront été réglées.

Du 21 janvier 1915. — Cour des prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président; Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; G. A. W. Booth pour les réclamants.

24

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 25 janvier 1915.

NAVIRE AUTRICHIEN SE TROUVANT DANS UN PORT ANGLAIS A L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, INDULT, JOUR DE GRACE, SÉQUESTRE ; SAISIE PRATIQUÉE SUR UN NAVIRE PAR DES CRÉANCIERS, SÉQUESTRE EN VERTU DU DROIT DE PRISE, SUSPENSION DE LA PROCÉDURE DE SAISIE, RÉSERVE DES DROITS DES CRÉANCIERS.

Un navire autrichien qui se trouvait dans un port anglais à l'ouverture des hostilités et qui n'a pas profité de la liberté de partir à lui octroyée pendant les jours de grâce, ne peut pas être confisqué mais seulement séquestré.

Le fait qu'une saisie a été pratiquée sur ce navire à raison de fournitures à lui faites ne met pas obstacle à ce séquestre, la procédure de saisie étant alors suspendue sauf aux créanciers à faire valoir leurs droits sur le navire au moment de sa restitution ou sur les sommes en provenant en cas de réquisition.

(Navire autrichien *Tergestea*).

Sir Samuel Evans, président :

Le *Tergestea* est un navire autrichien qui se trouvait dans un port de

ce pays au moment de l'ouverture de la guerre entre l'Autriche et ce pays. Par un mutuel accord avec l'Autriche, des jours de grâce ont été octroyés (conformément à ce qui est déclaré désirable par l'art. 1 de la Convention VI de La Haye) pendant lesquels le navire pouvait être autorisé à continuer son voyage s'il lui avait été délivré un sauf-conduit pour son port de destination ou pour tout autre port désigné dans le sauf-conduit. Par suite de certaines circonstances, le navire ne put quitter le port dans les limites des jours de grâce et, en fait, ne partit pas dans ce délai.

La Couronne admet, il me semble, que le navire, ou bien n'a pu partir pour des raisons indépendantes de sa volonté ou bien n'était pas autorisé à partir en vertu de l'art. 2. A l'expiration des jours de grâce, le navire a été saisi le 23 août. La conséquence du susdit accord, conformément à la Convention de La Haye, est que le navire, dans ces conditions, n'est pas sujet à condamnation, mais qu'il doit seulement être séquestré pendant la durée de la guerre, à condition que ce pays en fera la restitution après la guerre sans indemnité, ou bien que ce pays peut, s'il le juge convenable, le réquisitionner moyennant indemnité. En conséquence, dans le cours normal des choses, je devrais décider que le navire sera séquestré.

Il y a, en outre, certaines réclamations pour fourniture d'accessoires; quelques plaignants, semble-t-il, n'ont pas engagé de procédure, mais il y a deux catégories de plaignants qui ont assigné et qui avaient opéré des saisies sur le navire, avant la capture, et M. Simey — le plus hardi des deux avocats — a présenté une prétention aux avantages d'un jugement qu'il demandait aujourd'hui par préférence aux réclamations des capteurs.

J'ai traité des principes généraux suivant lesquels une réclamation de ce genre doit être jugée. Le capteur a la priorité sur toute réclamation émanant de créanciers hypothécaires, de débiteurs de contrats à la grosse ou de gages maritimes, et *a fortiori* de ceux qui réclament seulement pour fourniture d'accessoires. Il est bien clair que dans deux de ces affaires les poursuites ont déjà eu lieu, et que le Marshal a saisi le navire au cours de ces actions pour fourniture d'accessoires avant sa capture comme prise; mais cela ne fut fait que pour donner aux plaignants une garantie pour la somme qu'ils pourraient prouver être celle à laquelle ils ont droit. A mon avis, cela n'empêche pas la Couronne de saisir le navire au port et, en conséquence, je ne puis donner effet à la demande qui a été présentée, en faveur des réclamants. La décision sera que le navire sera détenu comme dans le cas du *Chile* (1).

Quant aux poursuites engagées par les plaignants, je pense que le mieux sera d'arrêter toute procédure jusqu'à nouvel ordre et de donner aux plaignants faculté de présenter requête. Le navire peut être réquisitionné par l'Amirauté et des sommes provenant du navire peuvent être remises à la Cour, je l'ignore encore. Cela est possible; opposition peut être mise par les plaignants dans l'instance sur la fourniture d'accessoires, afin d'empêcher qu'il ne soit disposé du navire ou des sommes en provenant sans

(1) Voy. *suprà*, p. 1,

qu'avis leur en soit donné. A la fin de la guerre, si le navire existe encore, à défaut, à l'égard de la somme le représentant, ils seront à même de faire tous actes pour donner effet à leurs droits (s'ils en ont) contre le navire, tels que ceux-ci auraient été relativement à la procédure actuelle.

Du 25 janvier 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : l'Avocat du Trésor pour le Procureur Général; Holman, Birdwood et Cie, Downing, Handcock, Middleton et Lewis, James et Charles Dodd.

25

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises) 1er février 1915.

NAVIRE ANGLAIS, SAISIE DE LA CARGAISON, RETARD, INDEMNITÉ, ACCORD DES PARTIES.

Un navire anglais n'a droit à aucune indemnité à raison du retard à lui causé par la saisie de la cargaison qu'il portait;

Il y a lieu toutefois d'autoriser le Marshal à prélever sur le produit de la vente de la cargaison une indemnité raisonnable au sujet de laquelle les intéressés se seraient mis d'accord.

(Navire anglais *Cumberland* [cargaison]).

Le voilier anglais *Cumberland* transportait 30.000 sacs de nitrate de soude à destination de Hambourg et appartenant à des Allemands. Le 27 novembre 1914 il relâchait à Falmouth où la cargaison fut saisie comme prise. Le navire fut envoyé le 13 décembre à Liverpool et la cargaison resta à bord par suite de la difficulté qu'on rencontrait à l'entreposer ailleurs. Le propriétaire du navire réclama une indemnité de ce chef.

Sir Samuel Evans, président :

J'en ai dit assez pour indiquer mon opinion à la Cour et au public. Je suis convaincu que les propriétaires de navires anglais et de même ceux de navires alliés ont agi dans un esprit amical, de concert avec le Marshal, et qu'ils sont toujours disposés à faire de leur mieux pour arranger les choses de manière à ce que cargaison ou navire puissent, suivant le cas, être réalisés au mieux. Mais parfois des difficultés surgissent. Il doit être entendu que je ne prétends pas que pour chaque jour ou chaque semaine de retard qui peut être imposé au navire, ses propriétaires aient droit à compensation. En droit, ils n'ont droit à rien du tout, mais il est raisonnable de ne pas oublier la bonne volonté dont les propriétaires ont fait preuve afin d'arriver à une entente que le Marshal désire voir aboutir dans l'intérêt de tous, et il doit être permis de prélever sur le produit net versé à la Cour une somme raisonnable pour compenser les armateurs des pertes qu'ils peuvent

subir. Je ne rends aucune sentence contre le Marshal, mais je ne doute pas que les parties seront à même de tomber d'accord sur une indemnité raisonnable aux armateurs et, lorsque ce résultat sera atteint, j'autoriserai le Marshal à payer, sur le produit de la cargaison, la somme ainsi convenue.

Du 1er février 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — L'Avocat du Trésor, William A. Crump and Son.

26

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises) 1er février 1915.

PROPRIÉTÉ ENNEMIE SUR NAVIRE ALLIÉ, CAPTURE; BANQUIER ANGLAIS, ACCEPTATION DE TRAITES, CONNAISSEMENT, ASSURANCE, PROPRIÉTÉ ENNEMIE, CONFISCATION ; NAVIRE FRANÇAIS, CARGAISON ENNEMIE, SAISIE, RETARD, INDEMNITÉ.

La propriété ennemie est saisissable sur navire allié (solution implicite).

Lorsqu'un banquier anglais prétend avoir des droits sur des biens ennemis à raison du fait qu'il aurait accepté les traites tirées sur lui pour le paiement du vendeur à la suite de ses accords avec l'acheteur allemand, que les connaissements auraient été rédigés à son nom et qu'il aurait assuré les marchandises, ces circonstances ne font pas obstacle à la confiscation des marchandises restées propriété ennemie.

Renvoi à un accord sur l'indemnité pour retard imposé au navire français à la suite de la saisie de la cargaison.

(Navire français *Eugène Schneider* [cargaison])

Une cargaison de nitrate de soude chargée à bord du navire français *Eugène Schneider* pour le compte d'acheteurs allemands fut, le 12 octobre 1914, saisie à Queenstown. Elle resta à bord du navire qui fut envoyé le 14 novembre à Liverpool afin d'y vendre la cargaison dans des conditions plus avantageuses. MM. König frères, sujets britanniques, présentent une réclamation fondée sur leurs droits sur la cargaison à raison du fait qu'ils ont accepté et en partie payé les traites tirées pour le paiement du prix. Les propriétaires français du navire réclament, de leur côté, d'être indemnisés du séjour imposé à leur navire à Queenstown (32 jours), pendant lequel il a servi d'entrepôt à la cargaison saisie.

Sir Samuel Evans, président :

La réclamation, dans cette affaire, émane de MM. König frères, négociants à Londres, et porte sur une cargaison consistant en 31.298 sacs de nitrate de soude, chargés sur le navire français *Eugène Schneider*. La cargaison a été chargée à Valparaiso à destination d'un port anglais pour ordres. Elle a été chargée avant la guerre et le navire alla jusqu'à Queenstown où elle a été saisie comme prise. Dans cette affaire, la question est de

savoir si, au point de vue du droit des prises, MM. König frères doivent être considérés ou non comme les propriétaires de la cargaison. Les circonstances dans lesquelles le contrat a été conclu et celles dans lesquelles l'accord entre MM. König frères et les acheteurs allemands est intervenu ne sont pas discutées, elles sont clairement exposées dans les termes de la réclamation qui a été présentée par les avocats de MM. König frères. Les termes de cette réclamation sont les suivants :

« 1° Les plaignants sont des sujets anglais faisant commerce à l'adresse indiquée.

2° La cargaison a été vendue par Weber et C°, de Valparaiso, Chili, Amérique du Sud, à Gumprecht et C°, de Hambourg, Empire d'Allemagne, et, au mois de juin 1914, elle fut chargée par Weber et C° à Tocopilla sur le navire *Eugène Schneider*, à l'ordre des réclamants, sur connaissement daté de Tocopilla, le 26 juin 1914. Cinq exemplaires du connaissement ont été signés par le capitaine du navire.

3° Conformément aux usages établis entre Weber et C° et les réclamants, les premiers ont tiré sur ceux-ci, pour la somme de 23.500 l. ster. à 90 jours de vue, lesdites traites venant à échéance le 5 octobre 1914. Les traites furent présentées aux réclamants et elles furent acceptées par eux au profit des chargeurs. Ladite cargaison fut assurée par MM. König frères et les polices furent établies les unes à leur nom, les autres au nom de leurs courtiers d'assurances, MM. Willis, Faber et C° de Londres.

4° Il a existé depuis de longues années des relations d'affaires entre les réclamants et Gumprecht et C° et, conformément aux accords établis entre les réclamants, par l'entremise de leurs agents à Hambourg, et Gumprecht et C°, ces derniers devaient remettre des fonds aux réclamants avant l'échéance des susdites traites, en échange de quoi les connaissements auraient été endossés par les plaignants et envoyés à Gumprecht et C°. Lesdits Gumprecht et C° n'ont pas versé aux réclamants les sommes convenues pour la remise desdits connaissements et, en conséquence, lesdits réclamants devenaient responsables desdites traites auxquelles, en fait, ils firent honneur ».

Dans l'affidavit produit, les faits sont exposés très complètement, mais cet affidavit a été corrigé par un autre. Le paragraphe 5 du premier affidavit dit :

« Conformément à l'accord conclu entre ma maison, par l'entremise de ses agents à Hambourg, et Gumprecht et C°, ceux-ci devaient remettre des fonds à ma maison avant l'échéance des traites, moyennant quoi les connaissements auraient été endossés par ma maison et envoyés à Gumprecht et C°. Lesdits Gumprecht et C° n'ont pas versé à ma maison les fonds pour acquitter les traites et, en conséquence, ma maison est devenue responsable et a en fait payé les traites.

6° Ma maison détenant les connaissements et ayant payé les traites à l'échéance, la propriété des marchandises lui est toujours restée et on soutient qu'elle a droit à leur possession.

7° Les chargeurs sont domiciliés à Valparaiso et, en droit, sont sujets neutres ».

Les faits relatifs au payement des traites sont exposés différemment dans l'affidavit qui a été rédigé ultérieurement, et si l'on rapproche les deux affidavits, les faits, tels qu'ils sont exposés dans le paragraphe 6 du premier, doivent être lus comme suit :

« Ma maison étant porteur des connaissements et ayant payé à l'échéance 13.000 l. ster. sur lesdites lettres de change et étant tenue de payer à présentation 10.500 l. ster., solde desdites traites de 23.500 l. ster., invoque que la propriété des marchandises lui est toujours restée et qu'elle a droit à leur possession ».

La situation est donc que les réclamants ont seulement avancé un peu plus de la moitié du montant des traites.

Le document qui constitue la base des transactions financières entre les plaignants MM. König frères et Gumprecht et C°, acheteurs allemands de la cargaison, est la lettre du 18 mai 1911. MM. Gumprecht et C° écrivaient à MM. König frères, cette lettre dans les termes suivants :

« Chers Messieurs,

« Ayant été en communication il y a quelques temps avec notre regretté ami M. Urn. Goldenberg, au sujet de notre entrée en rapports d'affaires avec vous, nous avons maintenant le plaisir de vous confirmer les conditions convenues entre votre représentant d'ici et nous-mêmes.

En conformité de celles-ci, nous serons heureux de faire usage d'un crédit remboursable que vous nous ouvrirez dans le but de faire face à nos importations de nitrate de soude. Nous donnerons instruction aux chargeurs — principalement MM. Vorwerk et C°, Weber et C° et H. Fölch et C° de Valparaiso — de disposer sur vous à 90 jours de vue et de vous adresser en même temps et directement les connaissements correspondants. Les documents resteront en votre possession jusqu'à l'arrivée du navire et vous nous les remettrez alors contre notre engagement de nous faire un versement dans les quinze jours de leur réception.

Vous nous compterez une commission de 1/4 0/0 sur votre acceptation à 90 jours de vue et, si nécessaire, vous nous feriez une avance de fonds pour quatre semaines après la date d'échéance, en nous comptant une commission de un pour mille et les intérêts à 1 0/0 au-dessus du taux de la Banque. D'autre part, nous serions crédité des intérêts sur la balance de notre crédit à un pour cent au-dessous du taux de la Banque.

Il ne sera pas nécessaire de confirmer les crédits.

Nous serons très heureux si nos relations se développent à notre mutuel avantage.

Nous avons l'intention, dans les mois prochains, de vous demander ouverture de crédits pour quelques petites consignations.

Vos dévoués,

Gumprecht et C°. »

M. Roche qui se présente pour les plaignants a soutenu que ce cas différait en fait de celui de l'*Odessa* (1), dans lequel j'ai traité de ce qui semblait être une réclamation semblable de MM. Schröder et Cᵒ, et il s'appuie principalement sur un paragraphe de la lettre du 18 mai dont j'ai donné lecture et qui est ainsi conçu :

« Les documents resteront en votre possession jusqu'à l'arrivée du navire et vous nous les remettrez alors contre notre engagement de vous faire un versement dans les quinze jours de leur réception. »

J'ai examiné tous ces faits et suis arrivé à la conclusion que la situation de MM. König frères ne diffère en aucun point essentiel de celle de MM. Schröder et Cᵒ dans l'affaire de l'*Odessa*. Il me suffit donc de dire qu'à ce cas s'applique le précédent de l'*Odessa*. Si ma sentence dans cette affaire a été juste, les plaignants ne peuvent pas triompher ici. M. Roche dit cependant que le précédent de l'*Odessa* était basé sur le fait que les plaignants avaient seulement un droit de gage sur les marchandises. Mais, à mon avis, ici les plaignants ne sont, en fait, rien de plus que des créanciers gagistes. Je ne vois aucune raison pour conclure qu'ils avaient hypothèque sur les marchandises. Même s'ils étaient créanciers hypothécaires, je pense que les principes d'après lesquels l'affaire de l'*Odessa* a été jugée seraient néanmoins applicables et que leur réclamation devrait tomber. Dans l'affaire Sewell c. Burdick, devant la Chambre des Lords, Lord Blackburn se référant à l'affaire Glyn Mills et Cᵒ c. East and West India Dock Company, tandis que quelques juges de la Cour inférieure admettaient que les documents, dans cette affaire, constituaient une hypothèque sur les marchandises, exprima son opinion comme suit :

« Je pense donc que la décision de cette Chambre constitue une forte autorité à l'appui de la proposition que j'ai déjà mise en avant, à savoir que les droits d'un créancier hypothécaire détenteur d'un connaissement et les droits d'un créancier gagiste détenteur d'un connaissement sont en substance les mêmes. »

Il se refère à ce que Lord Bramwell disait dans la même affaire Glyn Mills et Cᵒ c. East and West India Dock Company, à savoir que Glyn Cᵒ avaient une propriété spéciale et un droit de possession, rien de plus. Et il cite ce qu'il avait dit lui-même à la Chambre des Lords.

« Je ne crois pas utile d'exprimer une opinion quelconque sur une question très discutée par Lord Justice Brett, à savoir si la propriété que les banquiers devaient avoir, était la pleine propriété légale des marchandises, l'intérêt de Cottam et Cᵒ étant seulement fondé sur l'équité; ou si les banquiers devaient avoir seulement une propriété spéciale comme créanciers gagistes, Cottam et Cᵒ ayant la propriété légale de droit commun. »

Entre acheteurs et vendeurs, il n'est pas mis en doute qne la propriété ait été transférée et ait passé aux acheteurs; telle est là, je crois, la question

---

(1) Voy. *suprà*, p. 107.

que la Cour a à résoudre et non pas la question, se posant entre prêteur et emprunteur au sujet de transactions concernant les mêmes marchandises, de savoir si la propriété en a passé de l'un à l'autre. Selon mon jugement, à cette affaire s'applique le précédent de l'*Odessa* et, en vertu des principes généraux qui sont applicables aux cas de cette espèce, les réclamants n'ont pas justifié leur réclamation et la cargaison est, en conséquence, condamnée comme une propriété ennemie.

Vous comparaissez, M. Dunlop, pour les propriétaires du navire français qui sont des alliés ?

M. Dunlop. — Oui, mylord.

Le Président. — Je ne suis pas certain d'avoir sous les yeux tous les éléments de l'affaire, mais, en tout cas, je puis dire ceci : vous m'avez convaincu que le Marshal n'a pas agi à tort ; en effet, autant que j'ai pu m'en convaincre, ce qui a été fait l'a été sinon avec le concours, du moins sous la direction du capitaine ou de quelqu'un dont les propriétaires du navire sont responsables. Mais le retard dans le déchargement de la cargaison et la détention du navire qui en est résultée ont été très considérables et j'ai pensé qu'il était juste d'ordonner au Marshal de se mettre en rapport avec le Procureur Général afin de voir si quelque arrangement amiable ne pouvait intervenir pour indemniser, dans une certaine mesure, les propriétaires du navire pour le retard qui a été occasionné ; et je ne doute pas que l'on arrivera à une solution satisfaisante.

M. Dunlop. — Le Procureur Général m'a dit que c'était affaire du Gouvernement français, car, Votre Seigneurie ayant condamné la cargaison saisie sur un navire allié, notre Gouvernement devra en tenir compte au Gouvernement français.

. . . .

Autorisation de faire appel est donnée.

Du 1er février 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général ; Slaughter et May, William A. Crump and Son, pour les réclamants.

27

Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte, (siégeant à Alexandrie), 3 février 1915.

Navire de commerce autrichien, Capture, Refus de passage au Canal de Suez, Sécurité du Canal ; Cour des Prises, Infraction a la Convention du Canal de Suez, Compétence ; Connaissance de l'état de guerre donnée en mer par un navire de guerre britannique,

ENTRÉE DANS UN PORT ÉGYPTIEN, INDULT, JOURS DE GRACE, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, ERREUR DE DROIT, SÉQUESTRE, RESTITUTION A LA FIN DE LA GUERRE ; COUR DES PRISES, BÉNÉFICE DU DOUTE.

Un navire autrichien qui a été empêché de traverser le canal de Suez par des mesures prises en vue de la sécurité de celui-ci n'en tire pas le droit d'échapper à toute capture.

La Cour des Prises a-t-elle compétence pour prendre en considération une infraction prétendue à la Convention du Canal de Suez ? (*non résolu*)

Un navire autrichien qui, en mer, a reçu d'un navire de guerre britannique connaissance de l'état de guerre et qui entre ensuite dans un port égyptien, ne peut être considéré comme y entrant dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités ;

Lorsque le bâtiment de guerre britannique a laissé un navire autrichien continuer son voyage par suite d'une interprétation erronée des règles sur les jours de grâce, cela n'équivaut pas à un sauf-conduit donnant audit navire le droit d'échapper à la capture s'il pénètre dans un port égyptien;

Mais dans ce cas, en vertu de la Convention VI de La Haye de 1907, ce navire ne peut être confisqué, mais seulement séquestré à charge de restitution à la fin de la guerre.

Devant la Cour des Prises, le doute doit profiter au navire saisi.

(Navire autrichien *Marquis Bacquehem*).

Cator, président ;

Ce cas est assez spécial, mais, sauf sur un point, ne présente pas de difficultés particulières. Le *Marquis Bacquehem*, du port de Trieste, est un vapeur du Lloyd autrichien, jaugeant brut 4.412 tonnes, non muni d'appareils de télégraphie sans fil. D'après le journal de bord, il quitta Karachi le 4 août 1914, à destination de Trieste. On nous a dit qu'à l'origine, sa destination était Venise et Trieste, mais qu'au dernier moment il reçut l'ordre d'aller directement à Trieste et de débarquer ses passagers à Suez. D'après le journal de bord, le capitaine avait l'ordre d'aller directement à Suez, sans toucher à Aden et d'y débarquer la cargaison destinée à Aden. On ne dit rien des passagers et le Marshal m'informe que le navire n'était pas construit pour un transport de passagers. Je puis mentionner ici que, sur le journal de bord, j'ai découvert un memorandum très suggestif qui ne figure pas dans le résumé et qui semble avoir échappé à l'attention du Procureur. Il est écrit en italien, comme le reste du jonrnal, mais apparaît sur une feuille détachée entre les pages du journal des 12 au 23 août, et est ainsi conçu :

« 12-13 août 1914. — Nous marchons à la même vitesse. A 8 h. 30, nous sommes en vue de Ras Marshay. Comme, en approchant d'Aden, nous pouvons rencontrer les « natanti » (ce mot peut sans doute signifier bien des choses) et afin de ne pas être vu, nous marchons feux éteints, d'autant plus que nous avons vu quelques projecteurs dans la direction du port.

« 13 août. — A la nuit, nous marchons feux éteints, sur le détroit de Perim, tenant notre vapeur hors de la route, afin d'éviter les rencontres ».

Ce document ne présente par lui-même rien d'important, mais il a une certaine signification relativement à la réclamation de M. Halford, qui dit que le *Marquis Bacquehem* continuait son voyage en complète ignorance de la guerre et qu'il se préparait à le poursuivre entièrement jusqu'à Trieste. Le 17 août, le navire fut arrêté dans la Mer Rouge par le bâtiment S. M. *Duke of Edimburg* et fut accosté par un officier qui inscrivit ce qui suit sur le livre du bord :

« Accosté le vapeur *Marquis Bacquehem* par 25°25' lat. N et 37°8' long. E et informé le capitaine que l'état de guerre existe entre l'Angleterre et l'Autriche. Se trouvant dans les délais de grâce, permis au navire de continuer son voyage ».

D'après quels ordres cette inscription a-t-elle été faite, je l'ignore. Il semble qu'elle l'ait été par méprise. Le navire avait quitté le dernier port anglais avant que la guerre n'eût éclaté, de sorte qu'il ne pouvait être question de jours de grâce. Pour le placer dans la situation la plus favorable, c'était un navire ennemi rencontré en haute mer dans l'ignorance de l'état de guerre, et, par conséquent, d'après l'art. 3 de la Convention VI de La Haye, sujet à être détenu au lieu d'être confisqué, et je crois que le commandant du *Duke of Edimburgh* aurait pu le saisir et le conduire devant une Cour des Prises pour condamnation.

Il entra le 20 août à Suez et le capitaine du port, agissant d'après l'ordre général d'empêcher les navires ennemis d'entrer dans le canal, fit enlever une partie des machines afin de mettre obtacle à la continuation du voyage. Cela, d'après le témoignage du capitaine Trelawny, fut fait par mesure de précaution pour la protection du canal. Le *Marquis Bacquehem* est resté en rade de Suez depuis cette date jusqu'au 27 octobre, époque à laquelle il fut conduit dans le golfe de Suez par les autorités égyptiennes et remis au bâtiment de *S. M. Mosquito*, de même que le *Gutenfels* et d'autres navires à Port-Saïd ont été remis au *Warrior*. Il a été ensuite conduit à Alexandrie par le canal.

Bien que l'allégation que le navire ait reçu un sauf-conduit soit inexacte, néanmoins on nous demande d'ordonner sa restitution pour la raison qu'il n'a pas été autorisé à traverser le canal. Je ne vois pas ce que cela fait à l'affaire. Je doute fort que le navire ait eu l'intention d'aller au-delà de Suez, mais même si telle avait été son intention, sa situation n'en serait pas améliorée. Je doute qu'une Cour des Prises puisse prendre en considération une infraction à la Convention du canal. Une plainte de ce chef doit être laissée, je crois, à l'action diplomatique. Mais, quoiqu'il en soit, et je ne tranche pas la question, il ne peut exister aucun doute que les autorités militaires étaient en droit de prendre toutes les mesures qui leur semblaient opportunes pour la sécurité du canal. Dans l'exercice de leur pouvoir discrétionnaire, elles ont empêché le *Marquis Bacquehem* de continuer son voyage, et ce n'est certainement pas notre affaire de rechercher si les circonstances justifiaient ou non cet exercice de leur pouvoir.

Ce cas ne diffère pas de ceux du *Gutenfels* (1) et du *Barenfels* (2) sauf sur un point curieux : l'art. 1 de la Convention VI de La Haye établit une distinction entre les navires qui pénètrent dans un port ennemi en connaissant l'ouverture des hostilités et ceux qui y pénètrent sans la connaître. Il est certain que le *Marquis Bacquehem* fut, au cours de son voyage, avisé de l'état de guerre. En apprenant cette nouvelle, il aurait pu changer sa route vers un port neutre en Mer Rouge, mais il préféra se rendre à Suez, et comme il entra dans ce port en connaissant l'état de guerre, il ne pourrait rigoureusement prétendre au bénéfice de l'art. 2.

Si la nouvelle lui était parvenue par une autre source que celle d'un navire de guerre anglais, nous n'aurions pas d'autre alternative que de le condamner à la confiscation. Tel eût été son sort d'après l'ancienne loi, et il ne peut y échapper qu'en rangeant son cas dans des exceptions spécifiées dans la Convention de La Haye; quand le langage de la Convention est clair, nous devons nous y conformer. Car, malgré tout mon désir de l'interpréter dans un esprit libéral, la Cour ne peut rien y modifier, ni ajouter.

On a suggéré qu'il serait injuste de faire subir au navire les conséquences de ce qui semble être une erreur de la part d'un officier de la marine britannique; mais c'est là mal définir la situation. Tout ce qui arriva, c'est que le *Marquis Bacquehem* a eu une chance de s'échapper qu'il n'avait pas le droit d'attendre. Les délais de grâce sont destinés à fournir à un navire ennemi l'occasion de gagner son propre port ou un port neutre, et si, après avis donné, il préfère se jeter dans la gueule du lion, il n'a qu'à s'en prendre à lui-même s'il est dévoré. Il est probable qu'il se rendit à Suez dans la croyance que ce port serait traité comme neutre. Cela peut être présumé d'après les mentions du journal de bord que je préfère, comme preuve, à l'affidavit du capitaine. Nous savons qu'il n'avait pas l'intention immédiate de traverser le canal, puisqu'il avait tout d'abord à débarquer son chargement pour Aden. Je n'arrive pas à découvrir qu'il ait jamais fait une demande de passage, et d'après la mention au journal de bord du 26 octobre, le capitaine protesta énergiquement contre l'expulsion de son navire hors de ce qu'il appelait des eaux neutres. Mais nous avons déjà décidé que les ports du canal, en tant que ports, ne sont pas neutres (affaire de *Gutenfels*) et, à ce point de vue, le *Marquis Bacquehem* n'a pas plus de droit à l'immunité de saisie que tout autre navire ennemi. Je n'ai aucun doute sur ce point, mais je trouve qu'il est difficile de décider si nous devons confisquer le navire ou seulement ordonner sa détention. Bien qu'il soit vrai que le *Marquis Bacquehem*, après avoir été averti, pouvait se diriger vers un port neutre, il semble certainement difficile qu'il se soit trouvé dans une situation pire parce que le *Duke of Edimburgh* lui permit de continuer son voyage au lieu de le conduire devant une Cour

---

(1) Voy. *suprà*, p. 127.
(2) Voy. *suprà*, p. 143.

des Prises, spécialement en ce que cette permission semble lui avoir été donnée dans la croyance que le navire avait droit à certains égards en conséquence de ce qu'il ignorait l'ouverture de la guerre. De plus, il n'a pas été stipulé que le navire dût se rendre dans un port neutre et il peut avoir été confirmé dans la croyance qu'il pouvait entrer à Suez en toute sécurité.

Dans l'ensemble, je crois que nous devrions ordonner seulement le séquestre. Une Cour des Prises est spécialement la gardienne de l'honneur de son pays et les pays étrangers citeront ses décisions comme une indication du caractère de son peuple. Une Cour des Prises anglaise doit certainement interpréter les règles du Droit international dans un esprit large plutôt qu'étroit. L'Angleterre a accepté les principes des Conventions de la Haye, et tout l'esprit de ces Conventions est d'atténuer les souffrances et les pertes des individus. C'est notre devoir de donner effet à cette intention ; et, comme un navire traduit devant une Cour des Prises par la Couronne peut être, en quelque sorte, comparé à un accusé, je crois que le *Marquis Bacquehem* doit bénéficier du doute qui peut exister dans l'esprit du juge.

J'ordonnerai donc la détention et la restitution aux propriétaires à la paix.

Grain, juge :

Les circonstances de cette affaire, sauf l'incident qui s'est produit le 17 août, à savoir la rencontre du bâtiment de S. M. *Duke of Edinburgh*, ne diffèrent en rien de celles des autres cas de capture dans les ports d'Égypte qui ont déjà été jugés. Il a été soutenu, pour les propriétaires, que la mention qui a été faite, le 17 août, sur le journal du bord par l'officier de marine du *Duke of Edinburgh* était un sauf conduit et immunisait de capture le navire. Je ne puis accepter cette opinion. Il me semble que le bâtiment de S. M. *Duke of Edinburgh* omit, par erreur, de capturer le *Marquis Bacquehem* alors qu'il était en droit de le faire, et l'autorisa simplement à poursuivre sa route. Cette action de sa part n'empêchait nullement la capture par un autre navire ou par une autorité ne se trouvant pas dans la même erreur.

La question qui demeure est celle-ci : avons-nous à considérer, en conséquence de cet incident, que ce navire a perdu la protection octroyée par la Convention de la Haye? C'est-à-dire, devient-il un navire entrant dans un port en connaissance de l'état de guerre, à raison de la connaissance qu'il en a reçue du navire de S. M. *Duke of Edinburgh*? Je suis d'avis qu'il ne serait pas juste de profiter de cet incident pour en faire un cas de confiscation contre lui. C'est pourquoi j'accepte le jugement rendu par le Président dans cette affaire et je suis prêt à y concourir. J'aurais préféré une ordonnance de détention avec faculté de présenter requête, mais je n'insiste pas, comme je l'ai fait pour le *Barenfels* (1), considérant que les faits de la cause actuellement pendante sont un peu différents de ceux de l'autre affaire.

---

(1) Voy. *suprà*, p. 143.

Du 3 février 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président; Grain, juge. — Avocats : A. Preston, pour la Couronne; C. M. Halford pour les réclamants.

28

Cour des prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 6 février 1915.

Navire de commerce ennemi se trouvant dans un port au début des hostilités, Faculté de partir, Délai de grace, Laisser-passer, Article 2 de la Convention VI de La Haye, Confiscation; Laisser-passer délivré par un officier anglais, Régularité, Visa du Consul de France.

Lorsqu'un navire allemand qui se trouvait dans un port égyptien au début de la guerre et auquel un laisser-passer a été offert avec faculté de partir dans un délai suffisant pour se rendre dans un port neutre, n'a pas usé de cette faculté, il perd le bénéfice de l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 et devient sujet à confiscation.

La régularité du laisser-passer délivré par l'officier anglais compétent en Égypte n'est pas subordonnée au visa du Consul de France.

(Navire allemand *Achaia*)

Le vapeur allemand *Achaia* se trouvait à Alexandrie au moment de l'ouverture de la guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. L'officier chargé de la détention par le Commandant en chef des troupes en Égypte lui offrit un sauf-conduit pour port neutre, avec faculté de partir jusqu'au 14 août au coucher du soleil. Le navire refusa de partir ; après expiration des jours de grâce, il a été détenu par les autorités égyptiennes, puis, le 17 octobre, saisi comme prise par un officier du croiseur d S. M. *Warrior*. La Couronne demande que soit ordonnée sa confiscation.

Cator, président :

Mon confrère expose si complètement les faits dans le jugement dont il donne lecture, que je ne les récapitulerai pas.

A l'ouverture des hostilités, l'*Achaia* etait à Alexandrie et, selon les anciennes règles, il était sujet à confiscation ; mais l'art. 1 de la Convention VI de La Haye déclare qu'il est désirable qu'un navire ennemi se trouvant dans un port ennemi au début des hostitités soit autorisé à sortir librement, immédiatement ou après (ce qui signifie je crois « dans les limites de ») un délai de faveur suffisant, et à gagner directement, après avoir été muni d'un laisser-passer, son port de destination ou tel autre port qui lui sera désigné. Et l'article 2 dit que les navires, qui ne sont pas autorisés à partir selon les termes de l'art. 1, ne peuvent être confisqués. L'in-

tention est claire que, s'ils obtiennent un laisser-passer, ce qui signifie bien entendu un laisser-passer bien en règle, et s'ils refusent d'en faire usage, l'ancienne règle continue à s'appliquer. Personne n'a contesté cette proposition, mais les propriétaires soutiennent que le laisser-passer offert dans cette affaire n'était pas suffisant.

Il est parfaitement clair que Grogan Bey, Inspecteur en Chef des Ports, était autorisé par le Gouvernement à donner un laisser-passer à l'*Achaia*. Le conseil des plaignants ne pouvait faire plus que de chercher à découvrir des défauts dans la forme, se plaindre que le délai accordé fût très court et soutenir que les autorités auraient dû faire viser le laisser-passer par le Consul de France. Sans entrer dans la discussion détaillée de ces points, je dirai seulement que, à mon avis, la forme, bien qu'établie en vue de servir dans un port britannique, répondait parfaitement à son but; que le délai était suffisant et qu'il aurait été prorogé s'il y avait eu à cela quelque nécessité, et qu'il n'y avait aucune obligation pour le Gouvernement d'obtenir un visa d'une autorité française, d'autant plus que, selon moi, nous avons le droit de supposer qu'une Cour des Prises française respecterait un sauf-conduit délivré par ses alliés. Les sentences rendues dans l'affaire du *Hope* [1813] (1 Dods. 226; 2 Eng. P. C. 153) et dans celle du *Reward* (rappelée dans une note sous l'affaire du *Hope* (2 Eng. P. C. 155) affirment simplement qu'en droit, la validité d'un sauf-conduit ou d'une licence dépend du fait que la personne qui en fait délivrance est autorisée ou non à le faire. Les stipulations de l'art. 1 de la Convention VI de La Haye ont été parfaitement observées. On a offert à l'*Achaia* un laisser-passer régulier pour un port neutre et il a refusé d'en bénéficier. Il est donc sans défense contre la demande de confiscation de la Couronne et, conformément à la requête du Procureur, nous ordonnons sa remise au fonctionnaire compétent.

Grain, juge :

Le vapeur *Achaia* est un navire qui appartient à la Deutsche Levante Linie de Hambourg, compagnie allemande; son tonnage est de 2732 tonnes. Il quitta Brême le 15 juillet 1914, avec une cargaison générale pour Alexandrie et les ports de Syrie et arriva le 31 juillet à Alexandrie, où commença le débarquement de la cargaison destinée à ce port. D'après le journal du bord, le 3 août, la mobilisation allemande fut annoncée au capitaine par le Consul d'Allemagne, et plusieurs matelots furent envoyés en Allemagne pour y remplir leurs obligations militaires. Le 4 août, le journal constate que l'ordre fut reçu du Consulat d'Allemagne de ne pas quitter le port.

Grogan Bey, lieutenant de la marine royale, Inspecteur en chef de la marine, des ports et phares égyptiens, et officier chargé de la détention par le Général Byng, commandant les troupes d'Égypte, déclare, dans son affidavit et dans son témoignage, que le vapeur *Achaia* était dans le port d'Alexandrie à l'ouverture de la guerre, le 4 août, et que, le 7 août, agissant conformément aux articles 7 et 8 de la *Décision* égyptienne et en vue d'examiner s'il n'y avait pas à bord des marchandises destinées à des ports allemands ou de la contrebande, il fit débarquer la cargaison à quai. Dès la

déclaration de guerre ou peu de jours après, un sauf-conduit fut offert au capitaine du navire, avec autorisation de partir jusqu'au 14 août au coucher du soleil.

Le laisser-passer était ainsi libellé :

« Formule de laisser-passer à délivrer aux navires marchands ennemis autorisés à quitter les ports britanniques sous le bénéfice de jours de grâce.

« Délivré en vertu des art. 7 et 8 de l'Ordre en Conseil de S. M. daté du. . . . . jour de. . . . . 190. . . au sujet des jours de grâce pour les navires marchands ennemis ».

« Le (a). . . . . de (b). . . . . dont (c). . . . . est le capitaine, est autorisé à se rendre de (d). . . . . à (e). . . . . Pendant ce voyage il sera exempt de capture du fait qu'il est navire ennemi, pourvu qu'il n'ait à bord aucune cargaison de contrebande, qu'il appareille de (d). . . . . avant minuit le (f). . . . . et se rende sans délai à (e). . . . . en suivant la route indiquée ci-après, et qu'il ne fasse escale dans aucun port auquel la liberté de relâcher ne lui est pas donnée. Pourvu également qu'il arbore constamment son pavillon pendant son voyage, et qu'il ne tente pas d'échapper à l'arrêt et à la visite (*search*) de la part des navires de guerre britanniques qu'il pourrait rencontrer. La non exécution d'une de ces conditions rendrait le laisser-passer nul et le navire sujet à capture.

(g). . . . .

Route (h) . . . .

Ports dans lesquels le navire peut faire escale (c). . . . . »

[Puis viennent, sous les lettres (a) à (i), des instructions pour la rédaction du laisser-passer, portant sous la lettre (g) que « l'officier des douanes délivrant le laisser-passer, doit signer à cet endroit en indiquant son grade et sa fonction ».]

Le port de destination était le Pirée, et Grogan Bey devait signer comme officier chargé de la détention par le général Byng.

La formule du laisser-passer a été présentée et expliquée non seulement au capitaine du navire, mais aussi à l'agent de la Compagnie.

Grogan Bey déclare qu'il croit que, le 6 août, il a dit à l'agent de la Compagnie, Max Stross, que, s'il restait au port, le navire serait sujet à capture; et il est certain de l'avoir informé que, s'il restait après le 14 août, il y serait sujet. Le 13 août, il le croyait sur le point de partir et donna l'autorisation de fournir au navire une quantité suffisante de charbon et d'eau pour aller au Pirée. Max Stross, dans son témoignage, déclare ne pas se rappeler que Grogan Bey lui ait dit que le navire serait sujet à capture s'il restait, son impression étant que, quand il posa la question à Grogan Bey, celui-ci lui avait répondu ne pas savoir ce qui adviendrait, que Grogan Bey avait demandé par téléphone des renseignements à l'Agence britannique, et que là aussi il aurait été répondu qu'on ne pouvait pas dire ce qui adviendrait du navire s'il restait après le 14 août. Max Stross déclare aussi que, le 13 août, il a été appelé par Grogan Bey et qu'un sauf-conduit pour le navire lui fut définitivement offert, Grogan Bey lui en montrant la formule et

déclarant qu'il le signerait en sa qualité d'officier chargé de la détention par le général Byng, et que le port qui serait indiqué serait le Pirée. L'agent demanda à Grogan Bey « s'il serait valable vis-à-vis des navires français aussi bien que des navires anglais » et on lui dit qu'il devait se renseigner à ce sujet au Consulat de France. En conséquence, l'agent de la Compagnie s'en fut au Consulat de France, mais le Consul de France lui répondit qu'il n'avait pas autorité ni d'instructions pour contresigner.

L'agent demanda aussi au Consul général d'Angleterre d'apposer son sceau sur le document, mais il lui fut de nouveau répondu qu'on n'avait ni pouvoir ni instructions pour contresigner les sauf-conduits, bien que le Consul général offrît de certifier exactement la signature apposée sur le laisser-passer. En conséquence, il déclare en avoir conclu que, ne pouvant obtenir ni le visa du Consul de France ni l'apposition d'aucun autre sceau officiel, le laisser-passer ne serait pas suffisant, et il avisa les autorités du port que le navire resterait à Alexandrie.

Grogan Bey déclare qu'il était tout disposé à accorder à l'agent un nouveau délai pour obtenir le visa du Consul de France, s'il l'avait demandé, et, en fait, le capitaine du vapeur *Emil* demanda un nouveau délai en raison des difficultés relatives au travail et il lui fut accordé. En ce qui concerne l'efficacité du sauf-conduit, Grogan Bey déclare, dans son témoignage, qu'il délivra à des navires trois autres sauf-conduits de forme identique à celle montrée et offerte au capitaine et à l'agent de l'*Achaia* : un à un navire autrichien, le *Marienbad*, par ordre de l'Amirauté britannique transmis par l'Agence britannique, et deux de sa propre autorité, dans l'exercice habituel de ses fonctions. Le laisser-passer du *Marienbad* a été établi pour Patras et les deux autres pour le Pirée.

Dans tous ces cas, le laisser-passer fut efficace et les navires sont arrivés sains et saufs dans les ports désignés. L'un d'eux a été arrêté devant le Pirée par un navire anglais et a été autorisé à continuer sa route. Grogan Bey déclare aussi que, en sa qualité d'officier de la flotte britannique, il estime que tout commandant d'un navire de guerre britannique aurait accepté le laisser-passer dans la forme où il fut offert au capitaine et aux propriétaires de ce navire.

Le Procureur, dans cette affaire, demande un jugement de condamnation et de remise à la Couronne, pour le motif que toute possibilité a été donnée au navire de partir et de se rendre en sûreté à un port neutre, et que, comme il refusa de le faire, il s'est rendu sujet à confiscation.

Le conseil des propriétaires soutient que le laisser-passer était insuffisant et inefficace, que l'agent et le capitaine eurent raison de considérer qu'Alexandrie était un port neutre, et que les autorités auraient dû leur fournir des renseignements précis sur le *status* du port. Il invoque que, selon le précédent du *Hope* (1 Dods. 226; 2 Eng. P. C. 153) et les notes relatives à ce cas concernant l'affaire du *Reward* (2 Eng. P. C. 155), le laisser-passer offert dans ce cas n'était pas un laisser-passer efficace, l'officier du Gouvernement qui l'avait signé n'ayant pas le pouvoir nécessaire pour

signer, et que, le laisser-passer n'étant pas efficace, la Cour ne devait pas juger que le navire fût sujet à confiscation.

Je suis d'avis que, d'après les faits qui me sont soumis, le laisser-passer était un sauf-conduit correct et efficace, parcequ'il aurait permis l'arrivée du navire sain et sauf au Pirée et que tout ce qui devait être fait en vertu de la Convention VI de La Haye art. 1, l'a été. En conséquence, ayant refusé de bénéficier du sauf-conduit qui lui était offert, et ayant préféré rester dans un port égyptien qui, nous l'avons déjà démontré, n'est pas un port neutre, il devenait sujet à être saisi comme de bonne prise; il a été détenu, à ce titre, après le 14 août, par Grogan Bey en sa qualité d'officier chargé de la détention et a été finalement saisi, le 17 octobre 1914, par le lieutenant Fenner, de la marine royale, du croiseur de S. M. *Warrior*.

En conséquence, je donne mon assentiment à la décision portant que ce navire sera confisqué et remis à la Couronne.

Du 6 février 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président; Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; G. A. W. Booth pour les réclamants.

29

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 17 février 1915.

NAVIRE ENNEMI, PORT-SAÏD, CONVENTION DU CANAL DE SUEZ; NAVIRE ENNEMI SE TROUVANT DANS UN PORT ÉGYPTIEN AU DÉBUT DES HOSTILITÉS, DÉLAI DE GRACE, LAISSER-PASSER, NON USAGE DE LA FACULTÉ DE PARTIR, CROYANCE A LA NEUTRALITÉ DU PORT, PROMESSE D'IMMUNITÉ, CONFISCATION.

Un navire ennemi qui se trouve à Port-Saïd, au début des hostilités, sans avoir eu l'intention de traverser le Canal de Suez, ne peut invoquer le bénéfice de la Convention du Canal de Suez et doit être considéré purement et simplement comme se trouvant dans un port égyptien.

Un navire ennemi qui, se trouvant dans un port égyptien au début des hostilités, n'a pas voulu profiter de l'autorisation à lui donnée d'en partir dans un certain délai avec un laisser-passer, est confiscable;

En vain invoquerait-il pour sa défense des actes ou déclarations des autorités égyptiennes de nature à faire croire que celles-ci entendaient considérer ce port comme un port neutre, alors qu'en fait il est établi que l'intention de rester du navire est antérieure à ces actes ou déclarations et n'a pas été influencée par eux;

Ce navire ne peut échapper à la confiscation que s'il prouve qu'il est resté

au port à raison d'une promesse du Gouvernement portant qu'il ne serait pas molesté.

(Navire allemand *Pindos*).

Cator, président :

A l'ouverture des hostilités, le *Pindos*, navire allemand de 2.933 tonnes, se trouvait dans le port de Port-Saïd. Il lui fut offert un sauf-conduit pour port neutre, mais il le refusa. Le conseil des plaignants soutient que ce sauf-conduit était inopérant, mais, en la forme, il était identique à celui offert à l'*Achaia*, que nous avons déjà jugé être bon. Il était signé par le Capitaine Trelawny, capitaine de port et officier chargé de la détention à Port-Saïd, qui était la personne compétente pour le délivrer, et, à cet égard, nous ne pouvons distinguer entre le cas du *Pindos* et celui de l'*Achaia* (1).

Comme moyens de défense subsidiaire, le conseil des plaignants allègue qu'il réclame protection d'après les principes d'équité; il insiste devant nous sur ce point que le capitaine croyait que Port-Saïd serait traité comme port neutre, que l'action des autorités égyptiennes contribua à cette croyance, et que, dans ces conditions, il serait inéquitable de confisquer le navire. Autant que je puisse m'en souvenir, il n'a pas accusé le Gouvernement d'avoir effectivement manqué de foi, mais il est allé presque jusque-là, et certes, s'il doit avoir gain de cause, je pense que c'est là ce qu'il devra prouver. Il doit démontrer que le capitaine a refusé un sauf conduit et a préféré rester, en conséquence de l'observation à lui faite par le Gouvernement que, s'il restait, il ne serait pas molesté; et, si cela était prouvé, je n'ai aucun doute que le *Pindos* aurait droit à la même décision que celle rendue pour le *Barenfels* (2).

Certes, il a dû y avoir une grande incertitude dans l'esprit des parties, le Gouvernement compris, quant au *status* actuel des ports du canal. La question de leur neutralité, comme le dit le capitaine Trelawny, était « dans l'air ». Il croyait lui-même qu'ils étaient neutres, mais il nie avoir jamais déclaré qu'ils le fussent et tout ce qu'il aurait pu être amené à admettre, c'eût été d'acquiescer à une déclaration de ce genre si elle lui avait été faite.

En résumé, les faits sont les suivants : Le Gouvernement a émis, le 6 août, une proclamation déclarant de quelle façon il traiterait les navires ennemis dans les ports égyptiens. Des concessions spéciales furent accordées aux navires dans les ports du canal, pourvu que ces ports fussent seulement utilisés pendant un délai normal en rapport avec la traversée du canal ; mais le *Pindos* a simplement touché à Port-Saïd dans son voyage en Méditerranée et n'aurait, en aucun cas, traversé le canal. Comme tous les autres navires allemands, il n'usa de Port-Saïd que comme d'un port de refuge, et, en conséquence, comme cette Cour l'a déjà décidé dans le cas du *Gutenfels* (3), il ne peut réclamer aucun bénéfice fondé sur la

(1) Voy. *supra*, p. 162.
(2) Voy. *supra*, p. 143.
(3) Voy. *supra*, p. 127.

Convention du canal. Nous avons seulement à considérer son cas comme celui d'un navire ennemi dans un port égyptien.

D'après la proclamation, les navires de moins de 5.000 tonnes étaient libres de partir jusqu'au 14 août au coucher du soleil. Rien n'était dit concernant les sauf-conduits, mais, le 6 août, des sauf-conduits furent en fait offerts au *Pindos*, au *Rostock* et à l'*Helgoland*, valables jusqu'au coucher du soleil, le 14 août, après quoi ils étaient retirés. Le capitaine Trelawny avait l'ordre de détenir tous les navires ennemis qui seraient au port le soir du 14 août, et, le 13, il eut un entretien avec le Consul allemand et lui déclara que tous les navires, à l'exception de ceux qui pourraient partir sur sauf-conduit, seraient saisis le lendemain. Mais, dans le courant de la matinée du lendemain, il reçut de nouvelles instructions qu'il a relatées par écrit dans les termes suivants : « Résultat de la conversation avec M. Ward Boyes, Ministre de l'Intérieur, concernant la détention de navires allemands et autrichiens à Port-Saïd : Tous les navires marchands des Puissances belligérantes peuvent être autorisés à transiter librement et à quitter le port dans les conditions fixées au paragraphe 20 de la proclamation — *Journal Officiel* du 6 août. S'ils désirent rester, ils ont la liberté de le faire, selon le texte dudit article. Ils peuvent transborder leur cargaison, en tout ou partie, sur tout navire battant pavillon neutre. Lesdits navires étant toutefois sujets à saisie et à capture si de la contrebande de guerre est trouvée à bord. »

La substance de ces instructions fut communiquée à M. Rickmers, qui était l'agent de beaucoup de navires, et chez qui les capitaines se réunissaient journellement pour connaître et discuter les nouvelles du jour.

Le 22 août, pour des motifs que la Cour ne connaît pas, de nouveaux sauf-conduits valables jusqu'au 29 août furent établis et offerts aux trois navires précédemment mentionnés ; mais les navires refusèrent de les prendre et aucune allusion à cette offre n'est faite dans aucun des journaux de bord.

Si les autorités s'en étaient tenues strictement aux termes de la proclamation, elles auraient été entièrement en droit de saisir le *Pindos*, le 14 août, et ce navire n'aurait en aucune meilleure raison de réclamer que l'*Achaia* et d'autres navires à Alexandrie; mais le Gouvernement compliqua incontestablement les choses en donnant ses dernières instructions, et il devient important de déterminer quelles furent exactement les intentions du *Pindos* et jusqu'à quel point elles furent modifiées par le changement de politique de la part du Gouvernement. Si le *Pindos* s'était préparé à partir le 14 et s'il avait modifié ses dispositions à la suite d'observations présentées par le capitaine Trelawny, je crois qu'il aurait un motif d'obtenir satisfaction. Cette Cour ne confisquerait certainement pas un navire qui a agi sur la foi d'une promesse faite par les autorités. Mais si le capitaine était déterminé à ne pas user du sauf-conduit qui lui avait été offert, peu importe quelle déclaration le Gouvernement peut avoir faite à une époque où il était, pour le capitaine, trop tard pour agir en conséquence ; et, comme il ressort du journal de bord qu'aucun ordre n'a été donné de mettre le vapeur sous pression avant le 14, à midi, il est évident qu'il n'avait pas l'intention de partir à cette date.

J'ai pris la peine d'examiner en détail les livres de bord du *Pindos*, du *Rostock* et de l'*Helgoland*. Il n'y a pas la moindre trace qu'aucun d'eux ait jamais eu l'intention de prendre la mer entre la date de son arrivée et le 14 août. La mention au journal de bord du *Pindos*, à la date du 14, est ainsi libellée : « Beau temps. Cale vide. Effectué travaux du navire. A la nuit un homme de quart. Le port de Port-Saïd a été déclaré neutre. » Je suis certain que le *Pindos* n'a jamais eu l'intention de quitter le port et que les actes du capitaine, antérieurement au 15 août, ne furent pas influencés, dans la moindre mesure, par une déclaration qui aurait pu lui être faite par l'officier de port.

Après le 14, la situation fut gravement modifiée, et je pense que le Gouvernement ne peut baser aucune réclamation sur l'offre d'un sauf-conduit faite le 22 août, car, à cette époque, il a donné des signes non équivoques de son intention de traiter Port-Saïd comme port neutre. La situation des ports du canal, en Droit international, n'avait alors été définie par aucune décision judiciaire, et nous pouvons, je pense, conclure que les autorités avaient des doutes quant à leurs droits et étaient particulièrement désireuses d'éviter de prendre une mesure qui aurait pu constituer une infraction à la Convention du canal. Mais, quoi qu'il en soit, le Gouvernement avait signifié aux capitaines et aux agents que tous les navires allemands, sauf le *Derfflinger*, qui apparemment était seul placé dans une catégorie spéciale parce qu'il avait commis ce qui semblait être un acte contraire à la neutralité dans le canal, avaient la faculté de partir et étaient libres de disposer de leurs cargaisons ou de les transborder sur des navires neutres; et, à l'expiration des jours de grâce, il s'est abstenu de toute action contre le *Pindos* lui-même et contre les autres navires auxquels des sauf-conduits avaient été donnés. A défaut d'une déclaration publique formelle, je pense que le Gouvernement n'aurait pas pu prendre de mesures plus effectives que celles-là pour annoncer au monde qu'il entendait traiter Port-Saïd comme un port neutre, et le *Pindos* avait donc le droit de considérer qu'il ne serait pas molesté s'il y restait. Dans ces conditions, la simple offre d'un nouveau sauf-conduit, non accompagnée de l'injonction qu'à l'expiration du nouveau délai de grâce le navire serait saisi comme prise, était, à mon avis, insuffisante pour justifier une demande de confiscation.

Le Procureur doit se contenter de baser sa thèse sur la première offre et son rejet. Là, il est sur un terrain solide, et il est fondé à l'emporter pour les raisons que j'ai indiquées.

Il sera rendu une sentence pour la confiscation du *Pindos* et sa remise à la Couronne.

Grain, juge :

Le vapeur *Pindos* est un navire de 2.933 tonnes appartenant à la Deutsche Levante Linie de Hambourg. Il quitta Alexandrie le 31 juillet 1914 et arriva à Port Saïd le 1er août. Son voyage allait d'Anvers aux ports de Syrie, vià Alexandrie et Port-Saïd. Il n'avait donc pas l'intention de traverser le canal.

Le capitaine, George Starke, capitaine de la marine marchande allemande,

dit, dans son affidavit, qu'à son arrivée à Port-Saïd, le 1er août, il reçut l'ordre de ne pas aller plus loin avant de nouvelles instructions. Il ne dit pas de qui il reçut cet ordre, mais il est à présumer que c'était de l'agent de la Deutsche Levante Linie à Port-Saïd. L'officier de port, le capitaine Trelawny, dit, dans son affidavit, qu'à l'ouverture de la guerre un laisser-passer fut offert au navire, mais que cette offre fut retirée le 14 août, bien que le capitaine fût avisé qu'il était encore libre de quitter le port. Le capitaine, dans son affidavit, déclare aussi qu'il lui fut dit par ses agents, après quelques jours passés dans le port, qu'il recevrait un laisser-passer, et il déclare en outre que, le 14 août, le Capitaine du port monta à bord et dit que le navire était autorisé à quitter le port et que le capitaine devait demander un laisser-passer à 4 heures après midi, ce même jour. Le capitaine déclare qu'il n'a pas demandé de laisser-passer ce jour-là, parce qu'il lui fut dit que le port était neutre, mais que, le 22 août, il reçut un laisser-passer. Ce sauf-conduit était pour le port de Beyrouth et était visé par le Consul de France ; il donnait autorisation de quitter le port jusqu'au 29 août à minuit.

L'agent de la Compagnie de navigation allemande et le capitaine du navire ne semblent pas avoir été satisfaits de ce laisser-passer ; ils choisirent de rester à Port-Saïd. En conséquence, le 30 août, le laisser-passer fut retiré. Le 15 octobre, le navire prit la mer avec un capitaine anglais ayant charge du navire, un officier égyptien et quelques soldats à bord, le patron ayant été avisé que le navire avait été saisi par le Gouvernement égyptien. A environ 5 milles du port, il rencontra le navire de S. M. *Warrior* ; un officier de la Marine britannique monta à bord avec quelques matelots anglais et le navire fut dirigé sur Alexandrie où il arriva le 16 octobre, et où il fut dûment pris en charge par le Marshal de la Cour des Prises de Sa Majesté.

Il est soutenu, au nom de la Couronne, que, dans ce cas, tout ce qui était nécessaire et possible de faire selon la Convention de la Haye et la *Décision* du Gouvernement égyptien, a été fait; que si le capitaine et l'agent pensaient que les sauf-conduits délivrés n'étaient pas suffisants et si, en conséquence, ils avaient décidé de rester au port se basant sur l'opinion que celui-ci était port neutre, ils doivent en supporter les conséquences s'ils trouvent maintenant qu'il n'est pas considéré comme neutre.

Le conseil parlant pour le compte des propriétaires soutient qu'une déclaration de quelque sorte a été faite au capitaine que Port-Saïd était un port neutre, et que le capitaine avait le droit de mettre sa confiance en Port-Saïd considéré comme port neutre; que le sauf-conduit n'était pas bon et ne suffisait pas à le protéger s'il avait quitté le port; que les sauf-conduits portaient entête : « Navires quittant les ports britanniques », qu'ils étaient signés par un fonctionnaire égyptien et qu'en conséquence, vis-à-vis d'eux, ils étaient inefficaces ; que le laisser-passer n'était pas délivré d'après un Ordre en Conseil, ni d'aucune manière autorisée par le Pouvoir souverain, et qu'il n'était pas signé par une personne dûment autorisée à cet effet par une commission anglaise; le cas du *Hope* [1813]

(1. Dods, 226; 2. Eng. P. C. 153) et la note relative à ce cas étaient cités à l'appui. Pour toutes ces raisons, il est soutenu que le laisser-passer était mauvais et qu'il n'aurait pas été suffisant pour protéger le navire s'il avait continué son voyage. Le préambule de la Convention de La Haye est également appelé en aide, notamment la phrase « Désireux de garantir la sécurité du commerce international contre les surprises de la guerre, etc. » et il est soutenu qu'en équité, le navire devrait seulement être détenu et non confisqué, comme étant resté à Port-Saïd sous l'impression que c'était un port neutre et parce que quelqu'un, et quelqu'un ayant autorité, donna à entendre au capitaine et à l'agent de ce navire que Port-Saïd était port neutre et serait considéré comme neutre par le Gouvernement; et il est soutenu qu'en conséquence de cette indication, le navire est resté au port au lieu de faire usage du sauf-conduit.

La forme du laisser-passer dans cette affaire est la même que celle employée à Alexandrie dans l'affaire de l'*Achaia*, sauf que le port désigné pour la destination du navire était Beyrouth au lieu du Pirée et que le sauf-conduit devait être signé par le capitaine Trelawny, officier de port du Gouvernement égyptien qui agissait comme officier chargé de la détention. Dans l'espèce, le capitaine Trelawny s'entendit avec le Consul de France, pour que celui-ci visât les sauf-conduits, sur demande.

La question de ces sauf-conduits a été complètement traitée dans le jugement rendu dans l'affaire de l'*Achaia* (1) et, comme les faits et circonstances les concernant sont les mêmes, il n'y a pas lieu de la traiter davantage ici, sauf à dire, qu'à mon avis, le laisser-passer reçu par le capitaine et l'agent du navire était un sauf-conduit efficace, émanant de l'autorité responsable du port de Port-Saïd, et qu'il assurait toute protection au navire s'il s'était dirigé vers le port désigné sur le laisser-passer, à savoir Beyrouth.

Nous arrivons maintenant à la question : le capitaine et l'agent de ce navire furent-ils informés par quelqu'un d'autorisé à Port-Saïd, que c'était là un port neutre et que, si le navire y restait, il serait exempt de capture? Et, s'il en est ainsi, cette information a-t-elle décidé le navire à rester à Port-Saïd? Il est quelque peu difficile de comprendre exactement, d'après la déposition du capitaine Trelawny, quelle indication il a donnée au capitaine et à l'agent de ce navire. Mais les faits suivants sont clairs : Du 6 au 14 avril, le *Pindos* fut libre de partir, en obtenant un sauf-conduit du capitaine Trelawny. Le Capitaine Trelawny déclare que, le 5 août, il leur « offrit un sauf-conduit et leur dit qu'ils seraient munis d'un laisser-passer. Ceci a été retiré le 14 août. Le 13 août, notifié au Consul allemand que le *Pindos* pouvait partir. Entente convenue de venir au bureau à 4 heures après midi pour le laisser-passer. Le 14 août, averti le capitaine du *Pindos* de se préparer à quitter le port avant le coucher du soleil (1) ». L'offre d'un laisser-passer fut retirée le 14 août, mais un laisser-passer fut offert de nouveau le 22 août et effectivement remis au *Pindos* à cette date, signé

---

(1) Voyez *suprà*, p. 162.

et scellé par le capitaine Trelawny, qui s'entendit avec le Consul de France pour le viser sur demande. Le sauf-conduit était valable jusqu'au 29 août,

Il est donc clair que, du 5 au 14 août et du 22 au 29 août, ce navire fu libre de quitter le port avec un sauf-conduit pour Beyrouth, visé par le Consul de France.

En ce qui concerne l'information donnée par le capitaine Trelawny quant à la neutralité du port, le témoignage n'est pas aussi clair.

Il déclare : « Je ne puis pas dire que le mot « neutralité » ait été employé, le mot « neutralité » était dans l'air et j'ai pu l'employer. Mon impression à cette date était que Port-Saïd était un port neutre ».

Bien que dans ces déclarations du capitaine Trelawny il n'y ait pas la preuve qu'il ait directement ou officiellement dit que le port était neutre, néanmoins, son esprit paraît avoir été si imbu de l'idée de neutralité du port, qu'on ne peut s'empêcher de penser que, selon toutes probabilités, il dut, dans ses communications au capitaine et à l'agent, laisser cette impression dans leur esprit.

Cela fut-il la cause qui décida le capitaine et l'agent à rester à Port-Saïd? Se basaient-ils sur une indication du capitaine Trelawny qu'en agissant ainsi ils seraient exempts de capture?

Le seul moyen que nous ayons d'arriver à connaître les intentions des capitaines de navires allemands, est de consulter les mentions portées à leurs livres officiels de bord, écrites jour par jour, et l'affidavit sous serment des capitaines. Il apparaît aussi, d'après l'enquête, que les capitaines des navires allemands avaient coutume, pendant les premières semaines de la guerre, de se réunir journellement au Consulat allemand à Port-Saïd, et d'y discuter des évènements et de la situation. En conséquence, en consultant les différents livres de bord, on peut arriver à quelque idée de leurs vues générales et de leurs intentions.

Le journal du *Pindos* ne donne pas beaucoup de renseignements en dehors du fait que le navire était occupé au débarquement de sa cargaison entre le 1er et le 14 août, et ne montrait pas l'intention de quitter le port. Le journal du vapeur *Rostock*, navire qui se trouve dans les mêmes conditions que le *Pindos*, renferme cette mention du 1er août, jour de son arrivée à Port-Saïd : « Afin de protéger le navire et la cargaison contre les attaques de l'ennemi, resterai, jusqu'à nouvel ordre, à Port-Saïd, le port étant neutre. » A la date du 5 août, il est mentionné sur le journal du vapeur *Lutzow* que le capitaine avait « reçu avis du Consulat allemand que le navire ne retournerait pas en Allemagne jusqu'à nouvel ordre. » A la date du 2 août, dans le journal du *Rabenfels*, se trouve la mention : « Comme il y a danger de guerre, reste amarré au port ». Et dans l'affidavit du capitaine du vapeur *Helgoland*, se trouve ce passage : « Le sauf-conduit qui m'a été offert n'était pas, à mon sens, une protection réelle contre la capture, et, de plus, ne constituait pas par lui-même, étant signé par le capitaine du port, une autorisation suffisante pour me permettre de continuer ma route hors du port. » Il apparaît aussi que les capitaines de ces

navires, dès qu'ils reçurent la nouvelle de la mobilisation de l'armée allemande qui, dans certains cas, eut lieu avant le 4 août, renvoyèrent en Allemagne tous les hommes d'âge militaire faisant partie de leurs équipages et, en conséquence, furent plus ou moins sans équipages.

Je suis d'avis que, bien que certainement il semble que, le 14 août, l'impression générale ait été que le port avait été déclaré neutre à cette date, néanmoins, longtemps auparavant, le navire en question et les autres navires allemands dans le port, avaient formé le projet de se réfugier à Port-Saïd et je suis d'avis que rien de ce qui a pu être dit ou suggéré par le capitaine Trelawny au sujet de la neutralité du port n'a pu, en quoi que ce soit, influencer leurs intentions sur ce point. Il semble que, doutant de l'efficacité des sauf-conduits à eux offerts, ils ont préféré courir les risques qu'il pouvait y avoir à rester au port plutôt que de se fier aux sauf-conduits.

Nous avons déjà décidé que Port-Saïd n'est pas un port neutre, et que, d'après la Convention de Suez, les navires des belligérants n'ont pas le droit d'en faire un port de refuge.

En conséquence, je me range au jugement du Président de cette Cour, portant que le navire a été dûment saisi comme prise bonne et légale et je donne mon assentiment à la sentence rendue par lui.

Du 17 février 1915. — Cour des prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président ; Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston, pour la Couronne ; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

30

Cour royale des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 19 février 1915.

Navire ennemi, Hypothèque, Comparution du créancier hypothécaire ; Capture régulière, Bienveillance de la Couronne, Incompétence de la Cour des Prises.

Le créancier hypothécaire anglais d'un navire allemand capturé ne peut invoquer un intérêt distinct de celui du propriétaire du navire, de nature à mettre obstacle à la condamnation ;

Mais si le propriétaire ne comparaît pas, ce créancier hypothécaire a le droit de comparaître pour contester la validité de la capture.

Il n'appartient pas à la Cour des Prises d'exercer la bienveillance de la Couronne au profit de ceux qui subissent un dommage du fait d'une capture régulière.

(Navire allemand *Emil*)

Le vapeur allemand *Emil*, de 2.991 tonnes, se trouvant dans le port d'Alexandrie au début des hostilités, ne profita pas du sauf-conduit pour port neutre à lui offert et fut saisi. Ses propriétaires n'ont pas réclamé, mais une maison anglaise, invoquant une créance hypothécaire sur le navire, a soutenu que sa créance devait être reconnue et, subsidiairement, qu'elle devait être admise à plaider contre la condamnation du navire.

Cator, président :

Le réclamant dans cette affaire est le créancier hypothécaire de l'*Emil*, navire allemand qui, à l'ouverture des hostilités, se trouvait dans le port d'Alexandrie. Un sauf-conduit pour port neutre lui fut offert, mais le navire refusa d'en profiter, et son cas n'est pas différent de celui de l'*Achaia* (1) que nous avons condamné la semaine dernière. Le créancier hypothécaire demande que ses intérêts soient garantis ou, à défaut, qu'il soit autorisé à plaider contre la condamnation du navire. Nous avons une grande sympathie pour les sujets anglais titulaires *bona fide* d'hypothèques, mais il est maintenant hors de toute contestation qu'aucun titulaire de créance hypothécaire ou pour prêt à la grosse ou de toute autre créance ne peut invoquer un intérêt distinct de celui du débiteur hypothécaire, de nature à mettre obstacle à la demande de la Couronne en vue d'une condamnation. Le droit, sur ce point, a été revu à fond par la Cour d'Amirauté d'Angleterre dans le cas récent du *Marie Glaeser* (2), et le Président n'a rien laissé à dire sur ce sujet. Le fait que le créancier hypothécaire du *Marie Glaeser* était une Compagnie hollandaise, alors que celui de l'*Emil* est une maison anglaise, ne fait aucune différence. La règle reste sur une base solide. Sans elle, la Couronne pourrait à peine espérer obtenir la condamnation d'une prise, car, s'il en était autrement, au moindre bruit d'hostilités, les propriétaires s'empresseraient d'hypothéquer leur propriété à des sujets de puissances neutres. Le motif est admirablement exposé par la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire du *Hampton* [1866] (5. Wall. 372), dont il est parlé dans la sentence du *Marie Glaeser*. C'est une bonne et suffisante raison, et nous ne sommes pas disposés à admettre qu'il puisse en exister d'autres, car la détermination du droit étranger ne présenterait pas plus de difficultés pour une Cour des Prises que pour une autre Cour anglaise, et il se peut très bien que, dans les conditions actuelles, une Cour des Prises soit forcée d'examiner la validité d'obligations étrangères. Par exemple, qui empêche un créancier hypothécaire anglais d'un navire détenu conformément aux dispositions de la Convention de La Haye, de demander à la Cour de mettre le navire en vente et de lui accorder sur le prix ce qu'il réclame?

Il a été suggéré que cette Cour pourrait exercer ce qu'on appelle la bienveillance de la Couronne en faveur de ces créanciers hypothecaires anglais, mais c'est impossible. La Couronne a toujours écouté avec bienveillance les réclamations des sujets anglais qui subissent dommage du chef de l'application stricte de la règle, et il semblerait que Lord Stowell eût quelquefois exercé lui-même, comme juge de la Cour des Prises, la

---

(1) V. *suprà*, p. 162.
(2) Voy. *supra*, p. 8.

bienveillance de la Couronne, et déterminé, après enquête, la somme à payer : affaire du *Belvidere* [1813] (1 Dods 183; 2 Eng P. C. 183). Mais cette pratique n'a pas été maintenue et je crois qu'il faut admettre que, si une telle juridiction a jamais existé, elle est tombée en désuétude et ne peut revivre sans décision législative. Le Gouvernement a récemment créé une Cour spéciale pour s'occuper de semblables réclamations et c'est à ce tribunal que les créanciers hypothécaires de l'*Emil* peuvent s'adresser.

Une autre question soulevée par le conseil des réclamants concerne le *locus standi* du créancier hypothécaire, au sujet de la question de capture. A-t-il le droit de dire que la capture est illégale alors que le débiteur hypothécaire ne comparaît pas? Je crois, d'après les principes généraux d'équité, que dans un tel cas, le créancier hypothécaire a un intérêt suffisant dans l'affaire pour justifier sa comparution. Il peut fort bien arriver que la valeur de la créance dépasse celle de la garantie et qu'il soit alors indifférent au débiteur hypothécaire que le navire soit confisqué ou détenu, tandis que le créancier hypothécaire aurait tout intérêt à obtenir une ordonnance de détention en vue peut-être de la vente et du dépôt de son produit entre les mains de la Cour, comme garantie de sa créance. Nous autorisons la comparution du réclamant et accordons le droit d'appel contre la condamnation de ce navire.

Du 19 février 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en l'Égypte. — Cator, président. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; J. A. W. Booth pour les réclamants.

31

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 février 1915.

COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, COUR DE COMMON LAW, CONTESTATION ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET LE PROPRIÉTAIRE DE LA CARGAISON, CRÉANCE DU FRET, MARCHANDISES SAISIES ET RESTITUÉES, PRIX.

La Cour des prises a compétence, à l'exclusion de toute Cour de common law, pour connaître de la réclamation du propriétaire du navire tendant à être payé du fret sur le prix provenant de la vente de la cargaison, alors même que celle-ci n'a pas été déclarée de bonne prise et que la Couronne a consenti à la restitution de sa valeur au propriétaire.

(Navire anglais *Corsican Prince* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

L'assignation est venue devant moi en chambre du conseil et je l'ai renvoyée devant la Cour pour discussion.

C'est une assignation émanant de la Prince Line Ltd, propriétaire du vapeur anglais *Corsican Prince*, à l'effet de demander des directives pour la répartion du fret et autres sommes réclamés par le propriétaire du navire et payement de la somme ainsi répartie sur le produit de la vente de la cargaison qui est soumise à la Cour dans cette procédure de prise. Une partie de la cargaison a été réclamée par la Banque russe pour le commerce étranger (dénommée ci-après : la « Banque russe ») et une ordonnance a été rendue pour le payement à la Banque d'une partie du produit de la vente de la cargaison, dans les termes et conditions qui seront rapportés plus loin. Une opposition à un payement sans avis a été ensuite faite pour le compte des propriétaire du navire, conformément au Règlement sur la Cour des Prises. Plus tard, une assignation devant la Division du Banc du Roi a été lancée par la Banque russe contre les propriétaires du navire, dans laquelle on demandait que les droits des parties fussent déterminés; et une sommation d'arrêter cette action fut faite, qui est actuellement pendante.

La question qui doit être actuellement décidée est celle de savoir si la plainte des propriétaires du navire et les questions relatives à leurs droits et à ceux des propriétaires de la cargaison sur le produit de la vente doivent être jugées par une Cour de *common law*, Division du Banc du Roi, ou par une procédure de prise dans cette Division. Je crois que les principes et la pratique régissant cette matière depuis qu'a été conférée à cette Division la juridiction de Cour des Prises de la Haute Cour, en vertu du Judicature Act, 1891, sont les mêmes que dans le passé, alors que la juridiction en matière de prises appartenait à la Haute Cour d'Amirauté et était exercée par elle.

Le sujet est un sujet qui affecte notre juridiction et je propose, d'abord, de le traiter d'après les règles applicables aux procédures de ce genre en général; et ensuite, d'examiner les faits particuliers de cette cause auxquels les principes et l'usage régissant de tels cas doivent être appliqués.

Le conseil des armateurs, dans son argumentation, a cité plusieurs autorités à l'appui de sa proposition que cette Cour, dans l'exercice de sa juridiction en matière de prises, avait seule et à l'exclusion d'une Cour de *common law* le droit de trancher des questions de la nature de celles pendantes et qu'une telle décision serait conforme au droit des prises. J'ai dû examiner ces autorités et d'autres encore, apportant de la lumière sur cette question. L'ayant fait, il ne me paraît pas nécessaire ni utile d'entrer dans le détail des différents cas, car leur examen montre que les résultats qui sont résumés dans les ouvrages de divers auteurs — eux-mêmes autorités reconnues — sont amplement justifiés par les décisions rendues.

M. le juge Story qui, en exposant dans ses ouvrages et jugements les matières du droit des prises, le cède à peine à Lord Stowell lui-même, écrit ce qui suit dans ses *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts* :

« Lorsque la Cour des Prises a juridiction sur la cause principale, elle doit exercer son autorité sur tous les incidents connexes. Elle suivra les produits de la prise dans les mains des agents ou autres personnes qui les détiennent pour les capteurs ou à tout autre titre... Elle peut aussi exécuter

ses décisions contre les personnes qui ont en leurs mains les produits des prises, bien qu'il n'ait été fait aucune stipulation ou seulement une stipulation insuffisante de donner caution; car elle peut toujours agir *in rem* quand la *res* peut être trouvée et n'est pas limitée à ce qui a été stipulé; dans ce cas, la Cour peut agir de sa propre autorité *ex officio*, aussi bien que sur la demande des parties; et la Cour n'est pas davantage *functus officio* après prononcé du jugement, car elle peut agir pour ramener à effet tous les droits et ouvrir une procédure, à cet effet tant qu'il reste quelque chose à faire concernant la question principale. La Cour des Prises a également... autorité exclusive en ce qui concerne l'allocation de fret, dommages, débours et frais, dans tous les cas de capture et malgré qu'un simple dommage maritime, sans rapport avec la capture; *jure belli*, puisse être de la compétence d'une Cour de *common law*, toutefois, il est nettement établi que toute capture *jure belli* et tous les dommages qui s'y rapportent sont de la compétence exclusive de la Cour des Prises » (p. 30-32).

Et dans une sentence de la Cour Suprême des États-Unis, rendue par M. le juge Story, il disait : « Car, si l'Amirauté a, comme il est universellement reconnu qu'elle a, juridiction sur les incidents comme sur la question principale de prise, son droit doit être tout aussi exclusif dans le premier cas que dans le dernier. » Affaire Maisonnaire c. Keating [1815] (2 Gall. p. 343).

De même, le Chancelier Kent, dans ses *Commentaries on American Law*, dit : « C'est un principe parfaitement établi et constamment accepté et appliqué, que les Cours des Prises ont juridiction exclusive et un pouvoir discrétionnaire étendu en ce qui concerne les allocations de fret, dommages, dépenses et frais, dans tous les cas de capture et pour tous dommages, atteintes aux personnes, mauvais traitements et abus de pouvoir se rattachant aux captures *jure belli* » (12e éd. par M. le juge O. W. Holmes, vol. I p. 359).

Ce passage a été cité et approuvé en 1868 par la Cour Suprême dans le cas du *Siren* [1868] (7 Wall. p. 161). On peut encore citer un passage de Halleck, *International Law* : « Les Cours des Prises également ont juridiction exclusive et un pouvoir discrétionnaire étendu en ce qui concerne l'allocation de fret, dommages, dépenses et frais et pour tous dommages, atteintes aux personnes, mauvais traitements et abus de pouvoir se rattachant aux captures en mer *de jure belli*... Cette règle repose sur le motif que, là où la Cour des Prises a seule juridiction exclusive sur la question principale, elle doit avoir aussi la même juridiction sur toutes ses conséquences et sur tout ce qui en dépend nécessairement. Les Cours de *common law* en Angleterre n'ont pas du tout juridiction sur ces questions incidentes et cette doctrine a été confirmée par les Cours des États-Unis » (4e éd. par le juge Sir G. Sherston Baker, Bart., vol. II, p. 433-434).

Dans l'affaire Le Caux c. Eden (2 Dougl. 594) M. le juge Buller, dans un jugement qui épuise la question, disait : « Le principe est que la question : prise ou non, et les conséquences de celle-ci sont de la compétence unique de la Cour d'Amirauté; le véritable motif en est que les prises sont des

acquisitions *jure belli* et que le *jus belli* doit être déterminé par le Droit international et non par la loi municipale de chaque pays ».

Lord Mansfield (qui participa au jugement dans l'affaire Le Caux c. Eden. (2 Dougl. 594), dans l'historique qu'il a fait de la juridiction des prises de la Cour d'Amirauté dans l'affaire Lindo c. Rodney (2 Dougl. 614), disait : « Le système entier de procédure et de jurisprudence de la Cour des Prises est propre à celle-ci ; il ne ressemble pas plus à celui de la Cour d'Amirauté qu'à celui de n'importe quelle autre Cour de Westminster Hall ». Et, après avoir exposé quelques-unes des matières dont la Cour des Prises a à connaître, il ajoutait : « Aucune Cour de Westminster Hall ne peut répondre à ces questions et en conséquence les Cours de Westminster Hall n'ont jamais tenté de prendre connaissance de la question : prise ou non; non pas à cause de la localisation des faits en mer, mais à cause de leur incompétence pour embrasser l'ensemble du sujet ».

La sentence dans l'affaire Le Caux c. Eden (2 Dougl. 594) fut qu'une action pour emprisonnement injustifié ne dépendait pas du *common law* lorsque cet emprisonnement était la conséquence de la capture du navire comme prise, bien que le navire eût été acquitté et restitué et que le capteur eût été condamné aux frais et dommages en Cour des Prises.

Plus de trente ans après, survint l'affaire Faith c. Pearson (4 Camp. 367) qui poussa plus loin encore la doctrine de la juridiction exclusive de la Cour des Prises; en effet, dans cette affaire (qui était une poursuite de *common law* pour atteinte à la propriété par saisie de navire et de cargaison) le capteur, qui reconnaissait avoir commis une erreur en capturant le navire, l'avait restitué sans avoir engagé aucune procédure devant la Cour d'Amirauté. En jugeant que la Cour de *common law* n'avait pas compétence, le Chief Justice Gibbs disait : « Dès le moment où il apparaît que le navire fut capturé comme ennemi, cette action prend fin. Bien que le défendeur n'ait eu aucun motif probable d'agir comme il l'a fait, il n'est justiciable que de la Cour d'Amirauté. Je rappellerai la décision rendue dans l'affaire Le Caux c. Eden. La sentence a été approuvée à l'époque et on y a toujours adhéré depuis. Le principe posé là s'applique pleinement au cas que nous jugeons actuellement. Si le navire est effectivement saisi comme prise, bien qu'il soit relâché par le capteur sans qu'il en ait été décidé ainsi par la Cour d'Amirauté, les Cours de *common law* n'ont pas juridiction sur la question... Nous sommes incompétents ici pour examiner si le capteur fut excusable de ce qu'il a fait; et, s'il ne le fut pas, pour dire quelle compensation il doit procurer aux parties lésées. Je conçois qu'elles ne soient pas sans recours et qu'une procédure puisse être commencée par les capturés devant la Cour d'Amirauté. Devant cette Cour, la question : prise ou non sera discutée en bonne place, l'existence d'un motif probable sera prouvée ou déniée et, par une seule décision, justice sera faite à tous les intéressés » (4 Camp. p. 358, 359).

La Cour des Prises s'est constamment occupée des réclamations pour fret et dommages à propos de navires ou de cargaisons capturés ou saisis, non seulement entre capteurs et propriétaires, mais aussi entre propriétaires

de navires et propriétaires de cargaisons, et elle a statué sur ces réclamations lorsque soit le navire, soit la cargaison, soit l'un et l autre ont été relâchés; et apparemment nulle action dans des cas de ce genre n'a été soumise à une Cour de *common law.*

Et il en est ainsi manifestement pour des motifs solides en droit et opportuns en pratique, car les deux Cours appliquent deux codes ou systèmes de lois différents. Les Cours des Prises examinent les réclamations conformément au Droit international et à des principes équitables, sans être liées par des contrats dont l'effet cesse presque toujours avec la capture ou la saisie, par suite de non comparution ou de non-exécution du contrat d'affrètement; tandis que les Cours de *common law* ne déterminent que les conséquences des obligations contractuelles des parties basées sur le droit strict. Les Cours du Banc du Roi accorderaient à ceux qui réclament le fret, tout ou rien, suivant que le contrat d'affrètement à être exécuté ou non. Mais la Cour des Prises prend toutes les circonstances en considération et peut accorder, comme il a été fait dans des affaires jugées, la totalité ou la moitié du fret, ou une somme *pro rata itineris*; ou bien elle peut écarter entièrement le taux du contrat, même comme base de calcul — voy. l'affaire du *Twilling Rigel* (5. C. Rob. 82); ou bien elle peut refuser ou diminuer la somme pour cause de mauvaise conduite, par exemple pour résistance à la visite ou spoliation.

Nous trouvons encore qu'en conformité avec les principes, précédents et usages qui ont établi la juridiction exclusive de l'ancienne Haute Cour d'Amirauté, à laquelle la Division d'Amirauté de cette Cour a succédé lorsqu'elle siège comme Cour des Prises, les règlements de la Cour des Prises ont été établis pour cette Cour et ont été élaborés par le Conseil Privé en vertu du Prize Court Act. 1894, et non pas par le Rule Committee qui élabore les Règlements pour la Haute Cour. Il n'est pas nécessaire de se référer davantage à ces règlements, mais l'attention peut être appelée sur l'ordre XLV qui prévoit qu'en l'absence de règles prescrites on suivra les usages de l'ancienne Haute Cour d'Amirauté en matière de prises, ou telle autre pratique que pourrait indiquer le Président de cette Division. On peut aussi noter que l'appel des décisions de cette Cour, sur toutes questions, y compris les réclamations pour fret, va au Comité judiciaire du Conseil Privé, tandis que, si de semblables questions pouvaient être jugées par la Cour de Commerce ou par une autre Cour de la Division du Banc du Roi, l'appel irait à la Cour d'appel ou à la Chambre des Lords.

Cette Cour a aussi ses fonctionnaires spéciaux, comme les Registrar and Merchants et le Marshal de l'Amirauté, de même que son organisation spéciale pour traiter toutes les questions pouvant surgir dans la procédure de prise.

J'ai traité de l'importante question de juridiction en général. En vérité, le conseil des plaignants ne discute pas les propositions principales qui ont été posées; mais il a soutenu, comme je l'ai compris, que, lorsque, comme dans cette affaire, les capteurs ou la Couronne ont relâché les marchandises après saisie, non seulement les Cours de la Division du Banc du

Roi ont compétence à l'égard de la réclamation pour fret, mais qu'elles seules ont compétence, à l'exclusion de cette Cour, même si le produit de la cargaison saisie et vendue se trouve entre les mains de cette Cour. Cette prétention est à mon avis tout à fait mal fondée. Un argument assez semblable fut présenté dans l'affaire Le Caux c. Eden (2 Dougl. 594), pour la raison que le navire avait été déclaré, par la sentence de la Cour des Prises, n'être pas de bonne prise; mais il n'a pas prévalu. Comme je l'ai déjà exposé, la Cour des Prises exerce sa juridiction, et une juridiction exclusive, quand l'objet a été acquitté ou relâché, et il a été jugé que cette juridiction lui appartenait même au cas où des captures ont été abandonnées sans qu'aucune procédure n'ait été engagée.

Lorsque les faits particuliers de la présente affaire sont examinés, il est clair comme le jour que cette Cour a seule juridiction pour connaître de la réclamation pour fret, et qu'il serait très gênant qu'il en fût autrement.

Les faits essentiels, en résumé, sont les suivants :

La cargaison du navire consistait en 250.000 pouds d'orge. Elle fut chargée à Nicolaïeff, l'embarquement étant terminé le 3 août 1914, après que la guerre eût été déclarée entre la Russie et l'Allemagne. Elle était consignée entièrement à Hambourg, Les autorités russes soulevèrent des difficultés contre le départ du navire, mais lui permirent ensuite de partir sur promesse du capitaine de faire escale à Malte, à Gibraltar et Falmouth. Il arriva à Falmouth et mon Marshal l'envoya à Liverpool. Il fut détenu et, plus tard, le 29 octobre, sa cargaison a été saisie. Sur requête du Marshal, cette Cour a ordonné la vente de la cargaison afin de prévenir sa détérioration et le produit de cette vente lui fut versé. Une assignation fut régulièrement lancée par le Procureur Général, demandant la condamnation de la cargaison ou du produit de sa vente comme prise. Toute la cargaison fut vendue environ 29.800 liv. st. Le produit net s'élevant à environ 28.600 liv. st. se trouve actuellement en possession de la Cour.

Dans la procédure ont comparu la Banque russe, réclamant comme propriétaire d'une partie de la cargaison, savoir 51.500 pouds, la Société Générale, pour compte de la Banque internationale de Commerce de Pétrograd, réclamant pour une autre partie de la cargaison, soit 46.280 pouds et la Prince Line Ltd, comme propriétaire du navire. Autant que je le sache, nulle réclamation n'a été présentée pour le reste de la cargaison, soit plus de 150.000 pouds, ou son prix.

Après la vente de la cargaison, une ordonnance a été rendue avec le consentement du Procureur Général et des plaignants en ces termes : « Avec le consentement du Procureur Général de S. M., il est ordonné que le Marshal versera à la Banque russe pour le commerce étranger le produit net de la vente de 51.500 pouds d'orge, provenant dudit navire, sur production de la copie des connaissements et payement de tous frais qui auront pu résulter de sa détention, et sous réserve de tous droits concernant le fret que les propriétaires du navire peuvent avoir eus sur les marchandises au moment de la saisie ». Une ordonnance semblable a été rendue en faveur de la Société Générale pour 46.280 pouds.

La Prince Line Line, en sa qualité de réclamant pour fret, surestaries et charges, fit opposition au payement par la Cour de toutes sommes provenant de la vente sans qu'avis lui en soit donné. Le 13 janvier 1915, la Banque russe assigna devant la Division du Banc du Roi, demandant qu'il fût déclaré qu'elle avait droit, comme chargeur ou comme porteur des connaissements, au produit de la vente des biens, libre de toute dette pour fret. Le 22 janvier, les propriétaires du navire firent sommation d'arrêter l'action du Banc du Roi et, le 25 janvier, la Banque russe fit une contre-sommation de transférer l'affaire à la Cour de Commerce. Ces demandes furent portées devant le juge Bailhache qui en ajourna l'examen. Le 26 janvier, la demande actuelle des propriétaires du navire a été portée devant la Cour des Prises.

La Société Générale, par son conseil, a adopté l'argumentation du conseil de l'armateur et désire que les questions qui la concernent soient examinées par cette Cour. Sur ces faits, je répète qu'il est hors de toute discussion que les questions à trancher entre les propriétaires du navire et ceux de la cargaison rentrent dans la juridiction de cette Cour.

Je ferai seulement remarquer en plus que la Couronne a le droit absolu de consentir à relâcher un navire ou des marchandises capturés ou saisis, pour tels motifs qu'il lui plaira. Cependant, il ne résulte pas comme conséquence nécessaire de cet abandon que les marchandises n'ont pas été saisies à bon droit comme prise en vertu des droits d'Amirauté de la Couronne. Dans le cas actuel, comme l'Empire de Russie est notre allié dans la guerre, il n'est pas nécessaire d'avoir une imagination bien vive pour comprendre les raisons de restituer à la Banque russe le produit de la vente de la partie de la cargaison réclamée par elle, ce qui diffère totalement du fait de reconnaître que la saisie fut injustifiée. Et si cela paraissait important, il appartiendrait à tout intéressé dans cette procédure, à quelque degré que ce soit, d'alléguer et de prouver que la saisie de la cargaison fut légale.

J'ordonne, en conséquence, que la plainte des propriétaires du navire et que toutes les questions entre eux et la Banque russe et la Société Générale seront examinées dans cette procédure de prise. J'ai parlé à ce sujet au juge de la Cour de commerce, M. le juge Bailhache et je ne prévois pas qu'il doive y avoir quelque difficulté à une décision conforme sur cette action devant la Division du Banc du Roi.

La Banque russe pour le commerce étranger doit payer les frais de cette procédure interlocutoire.

Du 22 février 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : King, Wigg et Brightman, agents de Wilkinson et Marshall, de Newscastle pour la Prince Line Ltd; Coward et Hawksley, Sons et Chance pour la Banque russe pour le commerce étranger; Loughborough, Gedge, Nisbet et Drew pour la Société Générale de Paris; le Solicitor du Trésor pour la Couronne.

32

Cour des prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 5 mars 1915.

Sujet allemand, Chine, Exterritorialité, Domicile, Caractère ennemi des marchandises, Confiscation.

A raison de la juridiction extraterritoriale que possèdent les Puissances sur leurs nationaux en Chine, un sujet allemand établi à Shanghaï doit, en matière de prises, être considéré comme ayant son domicile en Allemagne;

En conséquence, des biens lui appartenant et saisis sur un navire allemand ont le caractère ennemi et sont confiscables.

(Navire allemand *Derfflinger* [cargaison])

Le vapeur allemand *Derfflinger* ayant été saisi à Port Saïd en octobre 1914 et confisqué comme navire destiné à être transformé en bâtiment de guerre, la question se posa de savoir si certains objets trouvés à bord, appartenant à un sujet allemand résidant à Shanghaï et employé des douanes maritimes chinoises, devaient être déclarés de bonne prise.

Cator, président;

Il s'agit d'une réclamation faite par M. H. E. Wolf, sujet allemand, en vue de la remise d'un certain nombre de caisses de porcelaine, curiosités et autres objets personnels, consignés par lui de Hong-Kong à une maison allemande de transit de Brême, qui avait ordre de les faire parvenir chez M. Wolf à Stuttgart.

M. Wolf est employé des douanes maritimes chinoises à Shanghaï, mais il n'y a pas de réclamation spéciale du chef de ses fonctions et nous devons le considérer comme un particulier appartenant à la colonie allemande de Shanghaï et sans doute inscrit à son consulat comme sujet allemand en Chine. Son affidavit déclare et développe que les marchandises en question sont des objets lui appartenant, destinés à son usage particulier dans sa demeure particulière en Allemagne.

Sur la base de ces faits, le conseil du plaignant a tenté un très méritoire effort pour parer à la réclamation de la Couronne tendant à la confiscation et il a cité un grand nombre d'autorités à l'appui de sa thèse. En résumé, son argumentation est la suivante : Le principe du domicile commercial qui a été dégagé par nos Cours des Prises s'applique aussi bien aux particuliers qu'aux commerçants. Ce domicile, dans le cas de M. Wolf, est en Chine. La Chine est un pays neutre et M. Wolf doit être traité comme un neutre par la Cour des Prises et, comme tel, il a droit à ce que sa propriété lui soit rendue même s'il l'a expédiée à lui-même en Allemagne. Le conseil soutient et avec raison, je crois, que sur le premier point l'absence de toute autorité ne doit pas peser lourdement contre lui. Dans les affaires de prise, les cargaisons saisies sont généralement celles appartenant à des

commerçants et il se peut qu'un cas comme celui-ci soit nouveau. De plus, dans l'affaire du *Postillon* [1779] (Hay et Marriott 245; 1 Eng. P. C. 20), on a fait dépendre de la résidence la question du caractère ennemi. En tout état de cause, j'estimerai que M. Wolf est en droit d'être traité comme s'il était un commerçant. Mais je ne vois pas en quoi cette concession peut lui profiter, car je suis persuadé que son domicile, qu'il soit dénommé commercial ou particulier, n'est pas en Chine, mais en Allemagne.

Le cas souvent cité de l'*Indian Chief* [1800] (3 C. Rob. 12; 1 Eng. P. C. 251) jugé par Lord Stowell trouve tout à fait sa place ici. Nous ne nous occupons que de la deuxième partie du jugement, partie qui malheureusement n'a pas trouvé place dans les *English Prize Cases*. La question se réfère à la condition des Européens dans les pays d'Orient et, sur ce point, Lord Stowell dit : « En Orient, depuis les temps les plus reculés, la pénétration n'a pas été possible; les étrangers ne sont pas admis dans la société nationale ; ils continuent à être des étrangers et des passants comme l'étaient leurs ancêtres — *Doris amara suam non intermiscuit undam*; n'acquérant aucun caractère national d'après le pouvoir souverain du pays et n'exerçant pas leur commerce en vertu d'une autorité reconnue de leur pays d'origine, ils ont été considérés comme tirant leur caractère présent de celui de la société ou de la factorerie sous la protection de laquelle ils vivent et font leurs affaires » (3 C. Rob. p. 29).

A cette époque, les factoreries, comme on les appelait alors, florissaient encore en Orient. Une factorerie était une communauté d'Européens, établie en pays étranger dans le but d'y commercer, ne ressortissant d'ailleurs pas à l'autorité territoriale et peu contrôlée par aucune autre.

Bien que groupés sous la protection d'un pavillon, ses membres pouvaient comprendre des marchands appartenant à des nations différentes. Un Anglais, par exemple, pouvait s'affilier à une factorerie hollandaise et, s'il le faisait, son domicile, pour une Cour des Prises anglaise, aurait été considéré comme étant hollandais. Depuis cette époque les groupements ont subi un changement. Les communautés qui, à cette époque, n'étaient pas, dans leur commerce, soumises à une autorité reconnue de leur pays d'origine, se sont aujourd'hui réparties en communautés nationales différentes, contrôlées d'une manière déterminée par leur Gouvernement national lequel légifère pour elles, en vertu de droits acquis par la coutume ou concédés d'une façon précise par les souverains indigènes. Le lien commercial a ouvert la voie à celui de la nationalité. Mais en acceptant cette différence, les paroles de Lord Stowell sont tout aussi applicables de nos jours qu'elles l'étaient il y a plus d'un siècle. Les eaux de l'Alphée coulent toujours pures et là où les Puissances européennes jouissent du privilège de la juridiction extraterritoriale, leurs ressortissants ne perdent jamais leur caractère originel. Chaque communauté poursuit son existence distincte, gouvernée par ses consuls et soumise aux lois de sa patrie.

Tel est le cas en Chine et tel il est ici. C'est un système qui nous est familier, dans cette partie du monde, car les Cours britanniques dans les possessions ottomanes et en Égypte n'existent qu'en vertu de la juridiction

extraterritoriale de Sa Majesté dans ces pays. Notre situation est assimilée, autant qu'il est possible, à celle d'une Colonie de la Couronne et, dans les lieux où la Couronne a joui d'un pouvoir extraterritorial et a acquis ensuite la souveraineté territoriale, la transition vers le statut d'une Colonie de la Couronne peut s'effectuer presque insensiblement, comme je puis personnellement l'attester d'après l'observation que j'ai faite des différentes phases de ce processus, qui se sont produites à Zanzibar et dans l'Est Africain. De temps en temps la question du status des sujets britanniques en Chine et dans les possessions ottomanes a surgi devant nos Cours et il a été jugé qu'aucun sujet anglais ne peut changer son domicile légal par la résidence dans un endroit où la Couronne jouit d'une autorité extraterritoriale. Ceci, comme nous le savons à nos dépens en raison des inconvénients que cela a entraîné pour la communauté anglaise, est, je crois, le résultat de la sentence rendue dans l'affaire des *Tootal's Trusts* [1882] (52 L. J. Ch. 664 ; 23 Ch. D. 532) approuvée par le Conseil Privé dans l'affaire Abd-ul-Messih c. Farra [1887] (57 L. J. P. C. 88; 13 App. Cas. 431). Ces décisions, il est vrai, n'ont trait qu'à la doctrine subtile et artificielle du domicile personnel qui a été développée par nos tribunaux civils pour trancher des questions concernant principalement les testaments et tutelles; et un domicile légal pour une Cour chargée de statuer en matière de testaments est, j'ai à peine besoin de le dire, une chose tout à fait différente d'un domicile commercial pour ce qui concerne une Cour des Prises. Mais dans l'affaire des *Tootal's Trusts* se manifeste le fait qu'il existe encore des pays où, à raison des différences fondamentales de race et de religion, les Européens ne se mêlent pas à la vie générale des indigènes mais se tiennent à l'écart, en des communautés séparées ; et lorsqu'une telle séparation est sanctionnée par l'exercice d'une autorité extraterritoriale, je suis d'avis qu'il est impossible, pour quiconque, d'acquérir un domicile commercial autre que celui du pays auquel il doit obéissance.

M. Wolf est un sujet allemand, membre de la colonie allemande de Shanghaï et son domicile, en ce qui concerne cette affaire, doit être considéré comme étant allemand. Ses marchandises font partie de la cargaison d'un navire ennemi qui a été confisqué au profit de la Couronne et elles doivent être condamnées de la même façon. Il y aura une ordonnance de mise en vente dans les conditions habituelles.

Du 5 mars 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président. – Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; A. Alexander pour le réclamant.

33

Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 5 mars 1915.

NAVIRE ENNEMI, NAVIRE MUNI D'APPAREILS DE TÉLÉGRAPHIE SANS FIL, ENTRÉE DANS UN PORT DANS L'IGNORANCE DE L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, PRÉSOMPTION DE CONNAISSANCE, PREUVE CONTRAIRE, CONVENTION VI DE LA HAYE DE 1907, CONFISCATION, DÉTENTION A CHARGE DE RESTITUTION.

Un navire ennemi entré dans un port de son adversaire après l'ouverture des hostilités, doit être présumé avoir eu connaissance de celle-ci s'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil;

Mais il lui appartient de faire tomber cette présomption en prouvant qu'en fait il n'a pas reçu de nouvelles touchant cet événement;

Tel est le cas lorsque le navire a quitté son dernier port d'escale avant l'ouverture des hostilites et qu'il est établi, tant par les témoignages des officiers que par les mentions au registre de la télégraphie sans fil, qu'aucun message n'a été reçu par celle-ci;

Et dans ces conditions, le navire, conformément à la Convention VI de La Haye de 1907, ne doit pas être confisqué, mais seulement détenu à charge de restitution.

(Navire allemand *Gutenfels*).

Cator, président :

Le *Gutenfels* est un navire allemand qui se réfugia à Port Saïd dans l'après-midi du 5 août 1914. Il a été traduit devant la Cour des Prises en novembre dernier et, le 6 janvier 1915, nous avons rendu une sentence (1) portant qu'il ne pouvait tirer protection de la Convention du Canal de Suez de 1888, mais nous avons réservé la question de savoir s'il avait droit à quelque bénéfice tiré de la Convention VI de la Haye. Cette question générale fut ultérieurement tranchée par la sentence que nous avons rendue dans l'affaire du *Barenfels* (2), le 22 janvier dernier, mais il restait encore un point, se rapportant spécialement au *Gutenfels* et dont nous devons nous occuper actuellement.

Comme le *Gutenfels* est muni d'appareils de télégraphie sans fil et qu'il n'arriva à Port-Saïd qu'environ 17 heures après l'ouverture de la guerre entre l'Allemagne et le Royaume-Uni, il est raisonnable de conjecturer qu'il doit être entré à Port-Saïd en connaissant l'état de guerre. La question est essentielle car, s'il entra à Port-Saïd dans l'ignorance de l'ou-

(1) Voy. *suprà*, p. 127.
(2) Voy. *suprà*, p. 143.

verture des hostilités, il peut réclamer le bénéfice de la Convention VI de la Haye, art. 1er, § 2; dans le cas contraire, il est sujet à confiscation.

En raison du grand développement pris par la télégraphie sans fil pendant ces dernières années et du large usage qui en a été fait pour répandre les nouvelles en mer, je suis arrivé à la conclusion que la seule règle sûre, d'après laquelle une Cour des Prises puisse agir, est d'admettre que tout navire muni d'appareils de télégraphie sans fil reçoit de son Gouvernement, soit directement, soit par transmission d'autres navires, la prompte nouvelle de l'ouverture de la guerre entre son pays et un autre. A un certain moment, j'étais presque disposé à déclarer qu'il ne serait pas permis à un navire de réfuter cette présomption, mais je suis arrivé à la conclusion qu'une telle règle serait d'une sévérité excessive et nous avons admis qu'on présentât des preuves pour établir qu'en fait le *Gutenfels* n'avait pas reçu de nouvelles touchant la guerre avant d'arriver à Port Saïd.

J'ai à peine besoin de dire que les preuves, dans des cas de ce genre, doivent être examinées très soigneusement et, comme la charge de la preuve incombe au navire, il subira la confiscation s'il n'écarte pas tout doute de l'esprit de la Cour. C'est dans cet esprit que j'ai examiné les témoignages et j'en ai conclu que le *Gutenfels* s'est affranchi de la charge lui incombant. Il quitta Hambourg le 16 juillet, arriva à Anvers le 17, quitta ce port le 24 et ne fit escale nulle part avant son arrivée à Port-Saïd le 5 août. C'est dire qu'il quitta son port en Allemagne à une époque où la paix de l'Europe n'était pas encore menacée. Même quand il quitta Anvers il n'y avait pas encore de crise. Ainsi nous pouvons éliminer de notre esprit tout soupçon que le *Gutenfels* serait parti pour son voyage en envisageant qu'une guerre européenne fût imminente. Le capitaine nous déclare que son opérateur de télégraphie sans fil ne lui donna aucune nouvelle au cours du voyage et se plaignit que son appareil fût dérangé; et je crois que cela est exact. C'est une coïncidence étrange que l'appareil de l'unique navire entré à Port-Saïd après l'ouverture de la guerre n'ait pas été en état de fonctionner, mais je crois qu'un examen impartial du registre de télégraphie sans fil conduit à cette conclusion. L'opérateur ne tombe pas lui-même sous notre juridiction, mais je ne vois pas de raisons de mettre en doute l'exactitude de ses mentions sur le livre. Le 15 juillet, il note qu'il appela la station et dit « Je ne puis rien entendre ». Le 17 juillet, il note qu'il était en communication avec deux stations de terre. Le 26 juillet, il inscrit : « Communication avec Kendenfels : rien ». Le 27 juillet : « Appelé C. Q.; rien entendu ». C. Q. comme nous le savons d'une autre source est un appel général allemand. Le 28 juillet : « Communication avec *Knight Bachelor*; rien ». Le 29 juillet : « Appelé C. Q.; pas de réponse ». Le 30 juillet : « Je n'entends rien sur longues ondes; cause inconnue ». Le 31 juillet : « Appelé Nordeich et Tour Eiffel; rien entendu ». Le 1er août : « Pas de communication ». Le 2 août : « Appelé C. Q.; pas de réponse ». Le 3 août : « Rien entendu ». Le 4 août : « Appelé S. U. B. ; rien entendu ». S. U. B., nous dit-on, représente la station de Port-Saïd. Le 5 août : « Appelé S. U. B. à une distance de 30 milles; pas de réponse ». Le capitaine confirme ces faits, mais ajoute

que l'opérateur lui dit qu'il a été une fois en communication avec Port-Saïd dans la matinée du 5 août.

En présence de ces mentions et estimant qu'un plan préparé pour invoquer que l'appareil était dérangé afin de donner une excuse de n'avoir pas mentionné la nouvelle de l'ouverture de la guerre est presque inconcevable, je crois que nous sommes tenus d'accepter la déclaration sous serment du capitaine, portant qu'il a atteint Port-Saïd dans l'ignorance de l'état de guerre.

L'ordre rendu par la Cour sera semblable à celui rendu dans l'affaire du *Barenfels* (1), c'est-à-dire détention pendant la guerre et restitution aux propriétaires à la fin de celle-ci.

Grain, juge :

Dans cette affaire, une sentence a déjà été rendue partant que le vapeur *Gutenfels* est un navire ennemi qui a été duement saisi comme prise et une ordonnance de détention jusqu'à nouvel ordre de la Cour a été rendue contre lui.

Mais la question de savoir si à ce navire s'applique la Convention VI de La Haye, art. 1er, § 2, et s'il était un navire entrant au port dans l'ignorance des hostilités fut réservée afin d'entendre les témoignages du capitaine et des officiers concernant le fontionnement des appareils de télégraphie sans fil. Ces témoignages nous sont actuellement donnés, mais malheureusement le quatrième officier, qui était l'opérateur de télégraphie sans fil à bord, n'a pu être cité, étant retourné de Port-Saïd en Allemagne à l'ouverture de la guerre. Nous n'avons donc que le témoignage du capitaine, du premier officier, du chef mécanicien ; aucun d'eux n'a connu ni contrôlé l'installation de télégraphie sans fil ou son fonctionnement. Tous ces officiers déclarent qu'aucun message n'a été envoyé, reçu ni recueilli pendant le voyage d'Anvers à Port-Saïd, et que les premières nouvelles qu'ils reçurent concernant la guerre leur vinrent du pilote, à l'arrivée à Port-Saïd. On produit aussi le registre de télégraphie sans fil du *Gutenfels*, dans lequel les mentions portent simplement que l'installation fonctionnait mal et que, bien qu'on eût constamment appelé d'autres navires ou lancé des appels au loin, aucune réponse ne fut reçue; et il n'y existe aucune mention de nouvelles d'aucune sorte qui aient été reçues.

Dans le jugement que j'ai précédemment rendu, j'ai suggéré que, prenant en considération que divers navires allemands échangeaient, aux environs de Port-Saïd, des messages concernant la guerre, le capitaine du *Gutenfels* a dû savoir que la guerre avait éclaté, et je voudrais saisir cette occasion pour dire qu'à mon avis, dans tous les cas où il est prouvé qu'un navire est muni d'appareils de télégraphie sans fil et qu'il se trouve à bonne distance de communication, ceux qui possèdent une autorité à bord de ce navire sont présumés avoir connaissance des événements d'importance internationale généralement connus. Cette présomption peut certes être

---

(1) Voy. *suprà*, p. 143.

combattue et, des faits suffisants ayant été prouvés pour établir cette présomption, la charge incombe à ceux qui commandent le navire de prouver qu'ils ne possédaient pas et qu'ils n'étaient pas à même de posséder la connaissance alléguée.

Dans le cas actuel, il apparaît que ceux qui commandaient à bord du *Gutenfels* ont suffisamment combattu cette présomption ; et, d'après les preuves qui me sont fournies, je ne puis que conclure que ce navire entra à Port-Saïd dans l'ignorance de l'ouverture de la guerre, attendu qu'il a quitté Anvers le 24 juillet et qu'il n'a relâché à aucun autre port avant son arrivée à Port-Saïd le 5 août, et que, pendant la durée de ce voyage, d'après les preuves satisfaisantes qui me sont présentées, il n'a reçu aucune communication par ses appareils de télégraphie sans fil.

Du 5 mars 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Cator, président ; Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; G. A. W. Booth pour les réclamants.

34

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 8 mars 1915.

Réquisition après capture, Navire, Cargaison, Marchandises neutres, Registrar, Ordre XXIX du Règlement sur la Cour des Prises de 1914; Cour des Prises, Procédure, Couronne, Réclamants, Charge de la preuve.

En présence de l'ordre XXIX du Règlement sur la Cour des Prises de 1914, il y a lieu d'admettre que, lorsqu'un navire capturé est réclamé par la Couronne en vue de son utilisation, le Registrar peut en ordonner la remise à la Couronne quand, il y a quelque raison de croire que le navire n'a pas droit à être rendu à ses propriétaires;

Et il en est de même de la cargaison;

Toutefois, d'après une disposition de l'ordre XXIX, la réquisition ne peut être ainsi prononcée à l'égard de marchandises neutres.

Devant la Cour des Prises, il n'appartient pas aux intéressés d'enjoindre à la Couronne de présenter les motifs allégués par elle en vue d'une condamnation, mais au contraire ils doivent démontrer que la capture a été irrégulière.

(Navire norvégien *Antares* [cargaison]).

Le navire norvégien *Antares* quitta New-York le 24 octobre 1914, porteur de 150 tonnes de cuivre chargé par la United Metals Selling C°, à destination de Gothenburg. En cours de route le cuivre fut acheté par l'Aktiebolaget Svenska Metallwerken, compagnie suédoise. Le

contrat de vente garantissait son utilisation en Norvège ou en Suède. Le 7 novembre, un navire de guerre anglais rencontrait l'*Antares* en mer et le conduisait à Liverpool et une procédure de prise était ouverte, la Couronne réclamant le cuivre comme appartenant aux ennemis de la Couronne ou comme étant contrebande de guerre ; des Ordres en Conseil du 21 septembre et du 29 octobre 1914 avaient déclaré le cuivre contrebande conditionnelle, puis contrebande absolue.

Le 8 décembre une requête était présentée au Registrar en vue d'ordonner la remise de ce cuivre aux Lords de l'Amirauté qui désiraient le réquisitionner. Le Registrar en décida ainsi.

Devant la Cour des Prises, cette décision est contestée par la Compagnie suédoise comme contraire aux dispositions de l'ordre XXIX du Règlement sur la Cour des Prises de 1914. La règle 1 de cet ordre dit : « Si dans une affaire tendant à la condamnation d'un navire au sujet duquel aucune sentence définitive n a été rendue, les représentants de la Couronne font apparaître au juge que les Lords de l'Amirauté désirent réquisitionner le navire et s'il n'y a pas de raisons de croire que le navire soit en droit d'être relâché, il ordonnera la mise à prix du navire et après paiement entre les mains de la Cour, pour le compte de la Couronne, ledit navire sera immédiatement relâché et remis aux Lords de l'Amirauté. Étant entendu qu'aucune ordonnance ne sera rendue par le juge en vertu de cette règle à l'égard d'un navire qu'il a de bonnes raisons de considérer comme étant propriété neutre ». La règle 3 dispose : « Si dans un cas de réquisition en vertu de cet ordre, les représentants de la Couronne font apparaître au Juge que le navire est réclamé pour le service immédiat de Sa Majesté, le juge peut ordonner qu'il soit immédiatement relâché et livré aux Lords de l'Amirauté sans mise à prix ». L'ordre I règle 2 dit : « A moins que n'apparaisse l'intention contraire, les dispositions de ces règles, concernant les navires, s'étendront et s'appliqueront, *mutatis mutandis*, aux marchandises... »

Au nom de la Compagnie suédoise, on invoque qu'en vertu de ces dispositions, les marchandises neutres ne peuvent être réquisitionnées et que, quand bien même la Couronne aurait pouvoir de les réquisitionner, ce serait à charge de prouver que les marchandises n'avaient aucun titre à être restituées, ce qui n'est pas le cas, s'agissant de cuivre, propriété neutre, sur navire neutre, destiné à un pays neutre sans intention d'exportation ultérieure en Allemagne. L'Attorney general soutient, au contraire, la régularité de la réquisition, invoquant qu'un État belligérant a le droit de réquisitionner la propriété neutre moyennant indemnité ; qu'il a été satisfait à l'ordre XXIX car, le cuivre étant contrebande, il n'y avait pas, pour le Registrar, lieu de croire que ce cuivre dût être restitué aux propriétaires ; qu'enfin la disposition de cet ordre interdisant de réquisitionner les navires neutres ne doit pas s étendre aux marchandises neutres.

Sir Samuel Evans, président :

La réclamation est faite pour le compte d'une société suédoise à responsabilité limitée que nous dénommerons par abréviation la Compagnie Svenska, en vue de faire annuler une ordonnance rendue dans cette affaire par le Registrar, le 18 décembre dernier, au sujet de 150 tonnes de cuivre, faisant partie de la cargaison du vapeur *Antares*.

L'*Antares* est un navire norvégien. Le cuivre est réclamé comme étant la propriété de la Compagnie Suédoise. Le navire quitta New-York le 21 octobre 1914 et, à cette époque, le cuivre était consigné par les chargeurs, la United Metals Selling C^o^, à C. S. Henry et Co Ltd. comme consignataires, pour être livré au port de Gothenburg en Suède. Le 26 octobre, alors que le navire était encore en mer, C. S. Henry et Co Ltd. qui sont, dans ce pays, les agents des chargeurs (lesquels sont, d'après mes rensei-

gnements, une Compagnie américaine) vendirent les 150 tonnes en question à la Compagnie suédoise ; les documents relatifs à ce marché et au payement des 150 tonnes ont été présentés. Le 21 septembre, le cuivre fut déclaré, par ce pays, contrebande conditionnelle et le 29 octobre il fut déclaré contrebande absolue.

La saisie eut lieu en mer le 7 novembre et le navire arriva à Liverpool avec sa cargaison le 14 novembre.

J'ai maintenant à décider si le Registrar était en droit de rendre son ordonnance du 18 décembre, à laquelle la Compagnie suédoise fait opposition. A cette époque, la Compagnie suédoise n'avait rien fait pour comparaître. Le délai pour produire cette demande de comparution n'était pas alors expiré et, en fait, elle a fait la demande le dernier jour, le 22 décembre. Je crois qu'elle aurait dû faire une enquête à l'époque afin de savoir si, dans l'intervalle, il avait été fait quelque chose de ce cuivre, car il est parfaitement clair qu'un emploi aurait pu en être fait conformément à l'ordre XXIX, avant sa demande de comparution. Toutefois elle n'a pas agi ainsi et ce n'est qu'en février 1915 qu'elle s'assura qu'une ordonnance avait été rendue ; j'accepte la déclaration de son conseil selon laquelle, aussitôt qu'elle eût appris qu'une ordonnance avait été rendue, elle prit des dispositions pour la faire annuler.

Je désire que l'on comprenne bien que je ne ne fais aujourd'hui qu'interpréter, à la lumière des faits de la cause, l'ordre XXIX du Règlement sur la Cour des Prises. Je ne décide rien concernant la question de contrebande ni aucune autre question qui devra être résolue lorsque les débats sur la prise auront lieu. Alors, il y aura un complet examen au fond et une décision interviendra. Je ne déciderai pas davantage aujourd'hui sur le droit prétendu de la Couronne de saisir, dans certaines circonstances, une propriété comme celle-ci, lorsque c'est nécessaire à l'action offensive ou défensive du royaume. Ce sont là des points qui ont été abordés aujourd'hui par le conseil, mais comme je l'ai dit au cours de l'argumentation, je ne me propose pas d'exprimer une opinion à ce sujet. Il me suffit de donner mon avis sur le point de savoir si l'ordonnance du Registrar est valable ou non conformément aux dispositions de l'ordre XXIX.

Deux parties de cet ordre XXIX doivent être examinées à propos de cette affaire. La première est la disposition de la règle 1 de l'ordre, qui suppose qu'il n'existe aucun motif de croire que le navire ait le droit d'être relâché; et la seconde est la stipulation conditionnelle de l'article 1er, à laquelle on s'est si fréquemment référé : « Étant entendu qu'aucune ordonnance ne sera rendue par le juge en vertu de cette règle à l'égard d'un navire qu'il a de bonnes raisons de considérer comme étant propriété neutre ».

Cette réquisition fut faite par les Lords de l'Amirauté et une ordonnance de relâche fut rendue conformément à la règle 3 de l'ordre XXIX qui dispose comme suit : « Si dans un cas de réquisition en vertu de cet ordre, les représentants de la Couronne font apparaître au Juge que le navire est réclamé pour le service immédiat de Sa Majesté, le Juge peut ordonner qu'il

soit immédiatement relâché et remis aux Lords de l'Amirauté sans mise à prix ». Il a été, et à très juste titre, à mon avis, admis par l'Attorney General, que les stipulations concernant la réquisition en général, qui se trouvent dans la règle 1, sont applicables à l'espèce particulière de réquisition qui est comprise dans la règle 3. J'ai émis une suggestion contraire, au cours des débats, mais je ne crois pas après examen, que cette suggestion personnelle ait été bien fondée et je me range à l'avis de l'Attorney General.

La question est donc de savoir si oui ou non, lorsque l'affaire vient devant le Registrar *ex parte* — comme ce doit être quelquefois pour ces affaires à raison de leur urgence -- la disposition de la règle 1 est observée. Le conseil des plaignants dit qu'on ne peut pas soutenir dans cette affaire, qu'il n'y avait pas de raisons de croire que le navire eût droit à être relâché. Le Registrar ne peut réellement pas examiner tous les faits de la cause sur une requête de ce genre et, envisagent loyalement l'affaire, s'il pense qu'il existe un doute grave, je crois que cela suffit pour qu'il soit en droit de rendre une ordonnance de remise de la propriété à l'Amirauté.

Je répète ce que j'ai dit au cours des débats : je crois que ces mots peuvent très honnêtement être lus autrement, de la façon suivante, à savoir qu'une ordonnance peut être rendue lorsqu'il y a quelque raison de croire que le navire n'a pas droit à être relâché.

Dans le cas actuel, j'ai employé le terme « navire » parce que c'est le terme qui se rencontre dans l'ordre ; mais nous nous occupons ici, naturellement, de cargaison et, comme on le sait, il y a une clause dans la règle 2 de l'ordre 1 qui dit que : « A moins que n'apparaisse l'intention contraire, les dispositions de ces règles, concernant les navires, s'étendront et s'appliqueront *mutatis mutandis*, aux marchandises et au fret (s'il y en a) dû ou à devoir; et, à cet effet, le terme « navire » lorsqu'il est employé dans ces règles, doit signifier aussi marchandises et frêt : En conséquence, j'emploie ici le terme « cargaison » au lieu de « navire » et je dis qu'il n'y avait pas une telle absence totale de raisons de croire que la cargaison était en droit d'être relâchée lorsque la question vint devant le Registrar, et je pense qu'il y eut pour le Registrar de bonnes raisons de croire que la cargaison pouvait ne pas être en droit d'être relâchée, raisons suffisantes, à mon avis, pour l'autoriser à rendre l'ordonnance si le premier paragaphe de la règle 1 était applicable.

A cette époque, la cargaison de cuivre était contrebande absolue. Elle allait en Suède, pays vers lequel, comme on le sait, il était expédié alors des quantités de cuivre ; et l'on peut parfaitement soutenir, le moment venu, que ce cuivre, bien qu'il eût été indiqué comme devant être livré à Gothenbourg, pouvait avoir l'Allemagne comme destination, et que c'est cette destination qui doit être envisagée par cette Cour. On se rappellera que dans la note envoyée aux États-Unis d'Amérique par le Secrétaire d'État aux Affaires Étrangères, au commencement de cette année, les expéditions de cuivre aux pays scandinaves et autres sont visées. La Suède elle-même n'est pas mentionnée séparément des autres pays, mais est comprise avec la Norvège, le Danemark et la Suisse. Les chiffres donnés par

les Affaires Étrangères, empruntés aux statistiques officielles de l'exportation de cuivre des États-Unis en Italie pendant les mois de guerre jusqu'à la fin de la troisième semaine de décembre, sont les suivants : 1913, 15.202.000 livres ; 1914, 36.285.000 livres.

« La Norvège, la Suède, le Danemark et la Suisse ne ressortent pas séparément pour la période entière dans les statistiques des États-Unis, mais sont compris sous la rubrique : le reste de l'Europe, (c'est-à-dire Europe en dehors de : Royaume-Uni, Russie, France, Belgique, Autriche, Hollande et Italie). Les chiffres correspondants sous cette rubrique sont les suivants : 1913, 7.217.000 livres ; 1914, 35.347.000 livres. » Environ cinq fois plus.

Je ne dis pas un seul instant que ce cuivre, qui allait d'abord en Suède, était destiné ultérieurement à l'Allemagne. Je considère seulement ce que le Registrar avait devant lui et ce qu'il peut avoir lui-même très raisonnablement pensé de l'affaire lorsque la requête lui fut présentée. Bien entendu, je ne dis rien de la conduite de la Suède ; chacun sait que c'est un État ami et respecte sa neutralité et nous avons été avisé, au cours de ces débats, que le 5 décembre la Suède a interdit l'exportation de certains cuivres — laquelle interdiction comprendrait le cuivre de cette catégorie — et que l'interdiction a été renforcée par une nouvelle, le 2 février 1915. Mais la tentation des bénéfices chez les particuliers peut être aussi forte en Suède que dans d'autres pays et je dis que le Registrar était parfaitement en droit de conclure, comme il l'a fait, avant de rendre l'ordonnance, qu'il n'y avait pas de raison sérieuse de rechercher si la cargaison était ou non en droit d'être relâchée.

J'arrive maintenant à la clause conditionnelle. A ce sujet, il y a plus de difficultés. La Couronne ne peut pas, je crois, se prévaloir de cette ordonnance du Registrar sans me prouver qu'est exacte l'interprétation de l'Attorney General selon laquelle « navire », dans la clause conditionnelle, signifie le navire seulement et ne comprend pas la cargaison, parce qu'il faut que, lorsque la question vint devant le Registrar, ces marchandises aient été considérées comme étant des marchandises neutres et que la Couronne ait invoqué qu'elles étaient confiscables à titre de marchandises neutres de contrebande. La clause conditionnelle dit : « Étant entendu qu'aucune ordonnance ne sera rendue par le juge en vertu de cette règle à l'égard d'un navire qu'il a de bonnes raisons de considérer comme étant propriété neutre ». Le Registrar pensait bien — et c'est un fait maintenant — que cette cargaison de cuivre appartenait à des neutres à cette époque, et qu'en ce sens elle était propriété neutre. La question à trancher dans les procédures de prise est, naturellement, de savoir si, bien que propriété appartenant à des neutres, un objet est confiscable pour avoir méconnu les dispositions que ce pays a édictées à l'égard de la contrebande.

L'Attorney General ne m'a pas convaincu — et j'ai été tout à fait incapable de me convaincre moi-même — que le mot « navire » doive être interprété autrement dans la cause conditionnelle que le mot « navire » dans les autres parties de la régle. « Navire » comprend la cargaison dans la première partie de la règle — telle est l'hypothèse sur laquelle on a argu-

menté dans cette affaire — car, s'il ne comprend pas la cargaison, il n'y avait bien entendu aucune raison du tout pour que l'ordonnance fût rendue. Le terme « neutre », autant que j'ai pu le constater, ne se présente que deux fois dans le règlement sur la Cour des Prises. C'est d'abord dans l'ordre II règle 23 et ensuite c'est dans la clause conditionnelle de l'ordre XXIX, règle 1.

L'Attorney General s'est référé à la règle 23 de l'ordre II, comme étant une des parties de ces règles où il est à peu près clair, d'après le contexte, que le terme « navire » ne devait pas être entendu comme comprenant la cargaison. La règle est celle-ci : « Lorsqu'une assignation est délivrée à l'égard d'un navire supposé être neutre, avis de l'ouverture de l'instance doit être adressé par le Registrar au Consulat de l'État auquel le navire est supposé appartenir ». Il se peut fort bien — je n'ai pas à en décider — que dans cette règle le mot « navire » doive être limité au navire lui-même et ne comprenne pas la cargaison. Dans d'autres parties des règles « navire » est certainement employé dans ce sens; par exemple, elles mentionnent le navire poursuivant son voyage et dans une des règles on peut trouver diverses dispositions concernant le navire et immédiatement après d'autres dispositions concernant la cargaison se trouvant à bord du navire, comme par exemple dans l'ordre XXVII, règle 3. Si j'ai raison de dire que la même interprétation doit être donnée au mot « navire » dans la clause conditionnelle que dans le reste de la règle, à savoir qu'il doit comprendre la cargaison, alors la clause conditionnelle dit clairement qu'aucune réquisition ne peut être faite d'une cargaison qui est propriété neutre.

J'ose dire — et je n'ai aucun doute moi-même, ayant examiné la question aussi soigneusement que je l'ai pu — que l'intention de ceux qui ont élaboré ces règles était de rendre impossible, avant le prononcé d'une condamnation, tout enlèvement de la propriété d'un neutre. En tout cas, que cela ait été ou non l'intention, je le trouve si clairement exprimé dans la règle que je ne puis arriver à une autre conclusion.

Ma décision est donc que, s'agissant d'une propriété neutre — traitée comme telle devant le Registrar et étant en fait propriété neutre comme nous le savons maintenant — la clause conditionnelle rend impossible pour la Couronne de réquisitionner cette cargaison d'après les stipulations de l'ordre XXIX. Et je répète ce que j'ai dit en commençant, à savoir que je ne traite cette affaire que d'après l'ordre XXIX, car, quels que soient les autres droits que la Couronne puisse avoir, ce qu'elle a fait dans cette affaire a été d'invoquer l'ordre XXIX, règle 3.

En conséquence l'ordonnance du Registrar doit être annulée.

Leslie Scott. — Avec frais ?

Sir Samuel Evans, président : — Sans frais contre la Couronne.

Leslie Scott. — Une sommation à comparaître devant la Cour a été présentée, tendant à ce qu'une ordonnance soit rendue afin que les détails de la plainte de la Couronne soient produits et qu'ils indiquent les raisons de penser que les consignations étaient faites pour une destinatton de contrebande, et il y a requête pour pétition. Tout ce que les plaignants

demandent, c'est une déclaration des motifs pour lesquels il est allégué que la Couronne a droit à une sentence de condamnation, rien de plus.

Sir Samuel Evans, président :

Il s'agit d'une requête de gens contre lesquels il a été ouvert une procédure de prise comme étant les propriétaires de la cargaison et qui demandent que la procédure ait lieu par plaidoieries, par pétition et par réponse et ainsi de suite et que tous les détails soient présentés par les capteurs ou par la Couronne. Il a été dit et redit que la procédnre devant les Cours des Prises est — et c'est à juste titre — très différente de la procédure devant les Cours de droit commun. Je ne suis pas partisan, sauf dans des cas tout à fait spéciaux — il peut y en avoir — d'introduire des plaidoieries, des sommations en vue de détails, etc... dans la procédure de cette Cour des Prises.

C'est la théorie des anciennes Cours des Prises, et je la crois très fondée, que la Couronne capture ou saisisse elle-même un navire et que les personnes dont la propriété a été saisie doivent venir ici, au cours de la procédure, prêtes à donner les motifs pour lesquels leur propriété n'est pas confiscable. Il suffit à la Couronne de dire : « Nous considérons ce navire ou cette cargaison comme de bonne prise et nous les saisissons comme tels et nous vous adressons une assignation dans laquelle nous vous disons que nous allons demander à la Cour leur condamnation ». Là-dessus, les autres parties doivent produire leur réclamation et il leur appartient de démontrer que la saisie ou la capture par la Couronne ne furent pas régulièrement faites.

Du 8 mars 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Kearsey, Hawes et Wilkinson pour les plaignants ; Pritchard et Sons pour les affréteurs ; le Solicitor du Trésor pour la Couronne.

35

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 8 mars 1915.

Navire, Caractère ennemi, Pavillon ; Convention VI de La Haye de 1907, Navire de commerce, Yacht de plaisance, Navire ennemi dans un port anglais a l'ouverture des hostilités, Délai de grace, Confiscation.

En vertu du principe que la nationalité d'un navire est déterminée par son pavillon, un navire portant pavillon hongrois doit être considéré comme ennemi.

Le bénéfice de la Convention VI de La Haye de 1907 est limité aux navires de commerce et ne s'étend pas aux yachts de plaisance ;

En conséquence, un yacht de plaisance ennemi qui se trouvait dans un port anglais au début des hostilités et qui n'a pas profité du délai de grâce à lui octroyé par courtoisie pour partir, est confiscable.

(Yacht hongrois *Oriental*).

Sir Samuel Evans, président :

A l'ouverture de la guerre, ce yacht à vapeur était à Cowes. Il s'y était rendu antérieurement pour prendre part aux régates de Cowes qui ont été ajournées en raison de l'ouverture de la guerre entre ce pays et l'Allemagne. La déclaration de guerre entre ce pays et l'Autriche-Hongrie survint plus tard. La question est de savoir si ce yacht à vapeur est confiscable. D'une part, les capteurs, c'est-à-dire la Couronne, disent que le yacht appartenait à un sujet du royaume de Hongrie qui, par conséquent, était un sujet ennemi. La thèse opposée est que le yacht n'appartenait pas à la Hongrie, mais à un pays neutre, à savoir la Suède et qu'il y avait deux propriétaires du yacht — propriétaires par moitié — le beau-père et le gendre. Les faits sont assez simples. Tout d'abord, avant la saisie, ce yacht battait le pavillon qui a été présenté et qui est reconnu comme étant le pavillon hongrois à bandes horizontales rouge, blanche et verte avec écusson et couronne royale. Le pavillon combiné de l'Empire d'Autriche et du Royaume de Hongrie est apparemment une sorte de double pavillon — à gauche se trouve le pavillon impérial d'Autriche et de l'autre côté se trouve le pavillon du Royaume de Hongrie. Il battait pavillon hongrois et le nom du yacht « *Oriental* » était peint à l'arrière portant au-dessous « Hongrie » et à un moment donné — la date exacte n'est pas connue — le mot « Hongrie », fut effacé bien qu'il restât encore déchiffrable. Je dois déterminer en premier lieu la nationalité de ce yacht. Il est clair, tant d'après les papiers du navire que d'après le pavillon qu'il arborait, qu'il appartenait à la Hongrie. Il y a ici quelques documents montrant que le propriétaire du yacht fut reçu comme membre d'un yacht-club en Suède et dans ce document même le propriétaire est indiqué comme étant le Dr. Dezsö von Bayer Krucsay, qui est hongrois. Il n'y a aucune indication de propriété d'un sujet suédois ; et on s'attendrait à voir, — si elle était visible quelque part, — cette co-propriété mentionnée dans le certificat. Il est parfaitement clair que d'après le droit des prises de ce pays, la nationalité d'un navire est déterminée par son pavillon. Ce principe a été posé par Lord Stowell, il y a longtemps, dans l'affaire du *Vrow Élisabeth* (1 Eng. P. C. 409 ; 5 Ch. Rob. 2) et le Dr. Lushington l'a appliqué dans l'affaire de l'*Industrie* (2 Eng. P. C. 297 ; Spinks 54) ; la même règle se trouve dans la Déclaration de Londres à laquelle on peut se référer pour montrer de quelle façon ce point a été envisagé. Le rapport de M. Renault sur l'article 57 de la Déclaration de Londres dit ceci :

« A plus d'un point de vue, les navires ont une sorte d'individualité ; notamment ils ont une nationalité, un caractère national. Cette nationalité est manifestée par le droit de pavillon ; elle place les navires sous la protection et le contrôle de l'État dont ils relèvent ; elle les soumet à la souveraineté et aux lois de cet État et, le cas échéant, à ses réquisitions. C'est là le critérium le plus sûr que le navire est bien un des éléments de

la force maritime marchande d'un pays et, par conséquent, le meilleur critérium pour déterminer s'il est neutre ou ennemi. Aussi convient-il de s'y attacher exclusivement et d'écarter ce qui se rattache à la personnalité du propriétaire. »

Le critérium, d'après la Déclaration de Londres, était dans le pavillon que le navire était en droit d'arborer. Ici je dois supposer contre le navire que celui-ci, battant pavillon hongrois, portait le pavillon qu'il avait le droit d'arborer. Cela, en ce qui concerne la nationalité du navire. Je puis dire aussi que les circonstances accompagnant les arrangements ou tentatives d'arrangement entre les parties relativement aux jours de grâce montrent que le navire y était traité par les propriétaires — par le capitaine en tout cas — comme un navire hongrois. Il lui a été accordé un certain nombre de jours de grâce pour partir parce qu'il était navire hongrois. La Couronne soutient que, bien que des jours de grâce aient été accordés, en vérité et en fait ce navire n'est pas de ceux auxquels la Convention de la Haye s'applique. La Convention de la Haye ne s'applique qu'aux navires de commerce. Le préambule de la Convention VI montre que le but était de garantir la sécurité du commerce autant que possible et le texte français — qui seul fait autorité — désigne les navires qui rentrent dans les prévisions de cette Convention comme des « navires de commerce ». Le navire ne rentre pas du tout dans cette catégorie. Néanmoins ce pays a consenti à lui accorder quelques jours de grâce, dans un sentiment de courtoisie internationale ; des jours de grâce furent accordés à ce navire à titre de faveur. Pour une raison quelconque, il n'a pas été à même de profiter des jours de grâce à lui donnés et il est resté ici jusqu'à l'expiration du délai. Il est parfaitement clair, pour ces motifs, que ce navire était propriété ennemie à l'époque de la saisie et qu'il était confiscable et, en conséquence, j'ordonne que le navire soit condamné et vendu et que le produit de la vente soit versé à la Cour.

Du 8 mars 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur général ; W. et W. Stocken pour les plaignants.

36

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 16 mars 1915.

Caractère ennemi des marchandises, Sujet ennemi, Domicile en pays ennemi, Maison de commerce en pays neutre ; Co-propriété Parts égales, Présomption.

La propriété d'un sujet ennemi, domicilié en pays ennemi, est propriété ennemie, quand bien même elle se rattacherait à une maison de commerce établie en pays neutre.

Lorsqu'une maison de commerce appartient à plusieurs co-propriétaires, on doit, en l'absence d'autres indications, admettre que chacun y a un droit égal.

(Navire anglais *Clan Grant* [cargaison].

Sir Samuel Evans, président :

Dans le cas actuel, des parties de la cargaison saisies sur le *Clan Grant*, vapeur anglais, ont été vendues et le produit versé aux mains de la Cour.

Une réclamation a été faite à ce sujet par une banque installée en Égypte. Il est admis qu'à cette réclamation s'applique le précédent créé par la décision de cette Cour dans l'affaire de l'*Odessa* (1) et les banquiers ne réclament qu'en qualité de créanciers ayant un gage sur les marchandises.

En ce qui concerne la propriété des marchandises, il y a trois réclamations, l'une émanant de M. Johannes Heinrich Emile Hehlen, résidant à Khartoum et les deux autres, émanant de ses associés qui résident à Hambourg et sont sujets allemands. M. Hehlen qui réside à Khartoum est aussi sujet allemand. Aucune preuve n'est produite concernant leurs parts de propriété et, en l'absence de preuve, il doit être admis qu'ils ont chacun un droit égal et qu'en conséquence chacun a droit à un tiers de la propriété réclamée.

La Couronne, agissant dans la limite de ses droits, est disposée, sans vouloir trancher aucune question, à restituer à M. Hehlen, de Khartoum, un tiers du produit de la vente, de sorte qu'en ce qui concerne ce tiers aucune question ne se pose devant moi. Le capteur a le droit absolu de restituer toute propriété qu'il consent à restituer, même si elle a été légalement saisie à l'origine.

Quant aux deux autres tiers qui appartiennent à des Allemands, la doctrine est très claire qu'ayant leur domicile en Allemagne et étant donc Allemands, le simple fait qu'ils ont un établissement commercial en pays neutre, n'affecte pas leur cas ; et pour ce dont il s'agit aujourd'hui, je regarde Khartoum comme étant dans la position d'un pays neutre. Il en serait *a fortiori* de même contre eux, si Khartoum était territoire britannique.

Chacun sait que, si une personne exerce un commerce en pays ennemi, elle y a son domicile commercial ; mais la réciproque ne s'étend pas à un individu d'un pays ennemi ayant une part dans une maison de commerce en pays neutre. La situation a été envisagée par M. Wheaton qui se réfère aux autorités qui ont été citées aujourd'hui par le conseil de la Couronne, dans une note ainsi conçue (*Wheaton's International Law*, 8e éd. Dana, 1866, p. 335) : « La réciproque de cette règle des Cours des Prises britanniques, qui a été aussi adoptée par celles d'Amérique, ne s'étend pas au cas d'un commerçant habitant en pays ennemi et ayant une part dans une maison de commerce d'un pays neutre. La résidence en pays neutre ne protège pas sa part dans une maison établie en pays ennemi, bien que la résidence en pays ennemi condamne sa part dans une maison installée en pays neutre ». Puis M. Wheaton fait la critique suivante : « Il est impossible de

(1) Voy. *supra*, p. 107.

ne pas voir, dans ce défaut de réciprocité, de fortes marques de la partialité pour les intérêts des capteurs qui est presque inséparable d'un code des prises élaboré par la jurisprudence d'un pays belligérant et agencé en vue d'encourager ses opérations navales ». Il ne dit pas, bien entendu, que ce n'est pas la loi, mais il critique ce qui lui semble être la partialité de celle-ci.

Il est intéressant de voir une note de M. Dana, dont l'édition de Wheaton est bien connue, dans laquelle il se trouve en désaccord avec son auteur et où il dit : « Mais il ne semble pas y avoir de raisons solides pour demander l'application à ces cas de ce qui est appelé la réciprocité. La réciprocité implique deux parties qui font quelque échange équitable, ou une compensation de droits ou de profits cédés ou fournis. Les cas visés au texte sont plutôt ceux de deux situations d'une tierce partie, chacune ayant un élément de relations hostiles, réciproquement présenté. Dans l'un des cas, un individu étranger aux belligérants est neutre en tant qu'il s'agit de son domicile personnel, mais il a un intérêt commercial lié aux intérêts de l'ennemi et sujet au contrôle et à la taxation de l'ennemi. Dans l'autre cas, son intérêt commercial spécial considéré est neutre en tant qu'il s'agit de sa localisation; mais en raison de son domicile personnel il est assujetti lui-même au contrôle de l'ennemi et soumis au service obligatoire, à une taxation illimitée et à des contributions forcées qui peuvent frapper et comprendre les profits de sa maison de commerce établie en pays neutre. La décision d'un des cas dans l'affirmative n'entraîne avec elle aucun argument pour que l'autre cas soit tranché négativement. Les deux cas sont indépendants. La question dans chacun d'eux est de savoir si l'élément de relation hostile ou de contrôle hostile qu'il présente est suffisant pour autoriser un belligérant à saisir la propriété *jure belli* ».

Telle est la note de M. Dana. Il ne me semble pas nécessaire de discuter le point de savoir s'il doit y avoir réciprocité dans les deux cas. Il me suffit de poser ce qui est le droit, et il est parfaitement conforme au droit que la propriété de ces deux messieurs qui résident à Hambourg et qui ont une maison de commerce à Khartoum soit confiscable; en conséquence j'ordonne la condamnation du produit de la vente.

Du 16 mars 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor; Norton, Rose, Barrington et C°.

LA GUERRE DE 1914

JURISPRUDENCE BRITANNIQUE
EN MATIÈRE
DE PRISES MARITIMES

RECUEIL DE DÉCISIONS

RENDUES PAR LES COURS BRITANNIQUES ET COLONIALES
PENDANT LA GUERRE
ET DES TEXTES INTÉRESSANT LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME
PUBLIÉS PAR LA GRANDE-BRETAGNE

PAR

Paul FAUCHILLE
DIRECTEUR DE LA *Revue générale de Droit international public*
MEMBRE DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL
MEMBRE CORRESPONDANT DE L'INSTITUT AMÉRICAIN DE DROIT INTERNATIONAL

et

Jules BASDEVANT
PROFESSEUR
A LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS
ASSOCIÉ DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL

AVEC LA COLLABORATION DE

M. L. LÉOPOLD
Directeur de la Librairie Arthur Rousseau

DEUXIÈME FASCICULE
(DÉCISIONS 37 à 84, pages 199 à 457)
(DOCUMENTS 25 à 50, pages LXXXI à CXV)

PARIS
LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU ET Cie
ÉDITEURS
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1922

37

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 17 mars 1915.

Conventions de La Haye de 1907, Non-ratification, Turquie ; Bateau de de pêche côtière, Immunité de capture, Navire de commerce ordinaire, Confiscation.

La Turquie n'ayant pas ratifié les Conventions de La Haye de 1907, celles-ci ne s'appliquent pas à un navire turc.

L'immunité de capture traditionnellement accordée aux bateaux de pêche côtière ne s'étend pas à un navire de commerce ordinaire, de 27 tonnes, participant au commerce général du pays ;

Et par suite ce navire est sujet à confiscation.

(Navire turc *Maria*).

Le voilier turc *Maria*, de 27 tonnes, faisant du trafic côtier général, ayant été capturé peu après l'ouverture des hostilités entre la Grande-Bretagne et la Turquie, la Couronne demande sa confiscation. Au nom du capitaine et des propriétaires on soutient qu'il doit y échapper, l'immunité traditionnelle des bateaux de pêche s'étendant aux navires employés à la navigation côtière et qu'il doit être seulement détenu avec restitution à la fin de la guerre.

Grain, juge :

Je suis d'avis que le conseil qui comparaît au nom du capitaine et du propriétaire de ce navire, le voilier *Maria*, a été incapable d'indiquer un motif pour que celui-ci ne doive pas être condamné. Il admet qu'à ce navire ne s'appliquent pas les Conventions VI ou XI de la Conférence de La Haye de 1907 parce que, bien que la Turquie ait été partie à cette Conférence et que les Conventions aient été signées par son représentant diplomatique, elles n'ont jamais été ratifiées par le Sultan de Turquie. Mais il invoque qu'à ce navire s'applique une règle traditionnelle de droit suivant laquelle les petits bâtiments employés au service côtier sont exempts de capture et de confiscation. Et il invoque le jugement de Sir Samuel Evans dans l'affaire du *Berlin* (1), dans lequel ce juge énonce son opinion « qu'on a vu s'établir suffisamment la doctrine et la coutume de Droit international selon lesquelles les bateaux de pêche exerçant leur industrie près ou à proximité des côtes..... ne sont pas sujets à capture en temps de guerre aussi longtemps qu'ils se bornent au travail pacifique que comporte exactement leur industrie. »

Je suis d'avis que cette décision s'applique seulement aux petits bateaux de pêche appartenant à des hommes qui gagnent leur vie et qui fournissent leur nourriture aux petits groupes d'hommes établis sur la côte. Le navire

---

(1) Voy. *suprà*, p. 28.

qui est traduit devant moi est un navire ennemi légalement capturé et la décision de la Cour est qu'il soit confisqué et vendu.

Du 17 mars 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne; A. Alexander pour le capitaine et le propriétaire.

38

Cour Suprême des Straits Settlements (en matière de prises) Singapore 17 mars 1915

Navire neutre, Reprise, Assistance hostile, Utilisation par l'ennemi d'un navire neutre sans participation volontaire de celui-ci, Article 46 de la Déclaration de Londres; Restitution du navire repris au propriétaire; Cargaison; Saisie non suivie de confiscation, Cause probable.

Un navire neutre qui, après avoir appareillé pour un voyage légal, est saisi et utilisé comme charbonnier par l'ennemi sans participation volontaire aux actes accomplis par celui-ci et sans avoir été amené devant un tribunal de prises allemand, n'est pas sujet à condamnation pour assistance hostile s'il est repris par l'autre belligérant;

La contrainte exercée par le belligérant capteur sur la personne du capitaine ou sur celle des membres de l'équipage du navire neutre pour le décider à accomplir un acte d'assistance hostile et l'absence de relations contractuelles entre les propriétaires, affréteurs ou capitaine d'une part, et le belligérant capteur d'autre part, ont pour effet de soustraire le navire capturé à la condamnation après recapture.

L'article 46 de la Déclaration de Londres n'autorise pas la condamnation de ce navire;

Le navire ainsi recapturé doit être restitué à son propriétaire originaire.

Il en est de même de la cargaison ou de sa valeur, sous déduction de la prime de sauvetage au profit du capteur.

Dans ces circonstances, les propriétaires n'ont pas droit à indemnité du chef de la saisie pour laquelle existaient de bonnes raisons.

(Navire grec *Pontoporos*)

Woodward, président :

Les faits essentiels de la cause ne sont pas contestés. Le *Pontoporos* est un navire grec, appartenant à la National Steam Navigation C° Lim., Compagnie enregistrée à Athènes. Le vapeur est inscrit au nom des propriétaires au Port d'Andros. En juillet 1914, il fut affrété des agents des propriétaires par la British India Steam Navigation C°, pour prendre un chargement de charbon à Calcutta, pour compte de MM. Bird et C°. firme

anglaise et le transporter à Karachi. MM. Bird et Cᵒ avaient un contrat de fourniture de charbon avec le North-Western State Railway of India; en exécution de ce contrat, environ 6 500 tonnes furent embarquées et le *Pontoporos* appareilla de Calcutta pour Karachi, le 5 septembre dernier.

Le 10 septembre, alors qu'il se trouvait dans le golfe du Bengale, il fut capturé par le croiseur allemand *Emden*. Les papiers du bord et les documents furent saisis et un officier allemand avec une escorte armée de matelots et fusillers marins allemands en prit possession. Depuis cette date, le capitaine ne prit plus aucune part à la direction et à la navigation du navire; il se trouva sous le contrôle exclusif de l'officier allemand agissant d'après les ordres du commandant de l'*Emden*. Un mécanicien allemand fut affecté à la chambre des machines, le mécanicien chef du *Pontoporos* étant transféré à bord de l'*Emden*.

Les officiers et l'équipage du navire furent contraints de remettre toutes les armes qu'ils avaient et un avis fut affiché dans le salon, en allemand, anglais et français, ainsi libellé :

« Avis

« Durant l'occupation de ce navire par un détachement d'un navire de guerre allemand, l'équipage et les passagers sont soumis à la loi martiale allemande. Quiconque favorisera les intérêts des ennemis de l'Allemagne ou nuira à la marine allemande pendant cette occupation, sera passible de la peine de mort. Pendant ce temps, toute offense et toute méconnaissance des ordres et indications donnés à bord seront punies conformément à la loi pénale de l'Empire d'Allemagne. En outre, tout mouvement hostile ou même la tentative d'un tel acte de la part d'un membre de l'équipage ou d'un passager peut avoir les plus sérieuses conséquences pour le navire, l'équipage et les passagers. Toutes les armes et munitions doivent être remises immédiatement. Quiconque sera trouvé en possession d'armes ou de munitions dans le délai d'une demi-heure, sera arrêté et puni conformément à la loi. Chaque homme d'équipage devra se livrer à son travail habituel jusqu'à ce qu'il ait été congédié ou qu'il en ait été expressément relevé. »

Après la capture, les capteurs donnèrent au capitaine et à l'équipage le choix entre rester à bord du navire ou être transportés sur l'*Emden*.

L'équipage répondit qu'il ferait ce que le capitaine ferait lui-même, et le capitaine décida de rester à bord du *Pontoporos*, l'officier allemand lui ayant dit que si le navire devait être manœuvré par un équipage de l'*Emden*, puisqu'il n'existait pas de port où le navire pût être reçu, il pouvait en fin de compte avoir à le couler.

L'*Emden* était accompagné par un vapeur allemand, le *Markomannia*, qui lui servait de charbonnier, et, durant les cinq jours qui suivirent la capture, les capteurs maintinrent le *Pontoporos* à proximité de l'*Emden* et du *Markomannia*; un officier de ce dernier vint à bord du *Pontoporos* dans l'après-midi du 10 et en prit le commandement en remplacement de l'officier de l'*Emden*. Pendant cette journée, un vapeur anglais, l'*Indus* fut capturé et coulé. D'autres navires anglais furent coulés entre le 10 et le 16. A cette

dernière date les trois bâtiments stoppèrent; l'*Emden* se rangea le long du *Pontoporos* et procéda à son ravitaillement en charbon en utilisant la cargaison de celui-ci. Le capitaine du *Pontoporos* fut transféré à bord de l'*Emden*. Là, dans un entretien qu'il eut avec lui, le commandant de l'*Emden* lui fit comprendre que sa vie et celle de l'équipage dépendaient de leur obéissance aux ordres, ajoutant que s'ils consentaient à rester à bord, calmes et obéissants, il lui verserait 1.000 dollars, 500 pour lui et 500 pour l'équipage ou à se partager comme il lui conviendrait. Il ne semble pas que le capitaine ait, à ce moment, accepté cette offre ni qu'il en ait fait part à l'équipage; il regagna le bord du *Pontoporos* et il informa l'équipage qu'il avait compris, d'après ce que le commandant de l'*Emden* lui avait dit, que leur sécurité et éventuellement leur libération dépendaient de leur conduite.

Pendant la nuit, l'*Emden* acheva de faire son charbon. L'équipage de l'*Emden* procéda seul à cette opération ; personne de l'équipage du *Pontoporos* n'y aida. Le lendemain matin, l'*Emden* et le *Markomannia* avaient disparu et le *Pontoporos* faisait route vers le Sud.

Le capitaine affirme qu'à trois reprises, après le départ de l'*Emden*, il fut enfermé dans sa cabine pendant la nuit, mais cette mesure prit fin sur sa protestation auprès de l'officier allemand.

Le 23 septembre, on arriva en vue de l'île hollandaise de Simolo et le navire resta sous pression à environ sept milles de l'île.

Le 6 octobre, le *Markomannia* revint et se dirigea vers le *Pontoporos*. Il se mit à s'y ravitailler en charbon. Quelques hommes d'équipage du *Pontoporos* travaillèrent avec ceux du *Markomannia* ; le capitaine du *Pontoporos* les avertit qu'ils pouvaient le faire si bon leur semblait, mais que c'était sous leur propre responsabilité. Il eut même une sorte d'altercation avec le capitaine du *Markomannia* qui l'accusait d'essayer d'empêcher l'équipage de travailler.

Le transbordement du charbon des soutes du *Pontoporos* à celles du *Markomannia* continua de jour, jusqu'au 12 octobre ; à cette date le bâtiment de S. M. *Yarmouth* fut signalé. Les câbles retenant le *Markomannia* au *Pontoporos* furent immédiatement coupés et les deux navires partirent à toute vapeur vers la côte hollandaise. Ils furent arrêtés par des coups de canon tirés par le *Yarmouth*. Ce dernier s'approcha et s'empara de l'équipage du *Markomannia* qu'il coula. Entre temps, les Allemands, à bord du *Pontoporos*, avaient jeté à la mer leurs armes et munitions. Des officiers du *Yarmouth* montèrent alors sur le *Pontoporos* et reçurent du capitaine allemand les papiers de bord. Ce capitaine, deux officiers de marine allemands et douze matelots appartenant à l'*Emden* furent arrêtés et transférés sur le *Yarmouth* : le capitaine Grec, D. Polemis, fut rétabli comme capitaine du navire. Il se rendit à bord du *Yarmouth* où il s'entretint avec le commandant et lui fit part de ce qu'il savait ou soupçonnait des mouvements de l'*Emden*.

Par la suite, le *Pontoporos* fut conduit comme prise, d'abord par le *Yarmouth*, puis par une canonnière française, à Penang et de là à Singapore

où la présente instance a été introduite, tendant à la condamnation du navire et de la cargaison.

La Couronne prétend que le navire est sujet à condamnation pour le motif qu'au moment de la capture il était au service de l'ennemi ; bien que ce service fût rendu sous l'effet de la contrainte, le navire était cependant sujet à condamnation en raison d'un tel service. Le service, dit-on, consistait dans le transport de charbon pour l'ennemi ; le navire agissait comme charbonnier de l'*Emden* et livra aussi du charbon au *Markomannia* également charbonnier de l'*Emden* ; il a été capturé en pleine action de ravitaillement du *Markomannia* en charbon.

On soutient que la cargaison est sujette à condamnation, parce qu'elle est contrebande conditionnelle, en vertu de l'article 24, par. 9. de la Déclaration de Londres. Etant contrebande conditionnelle, si elle est destinée aux forces armées de l'ennemi, elle peut être capturée et condamnée ; *a fortiori* elle peut être condamnée lorsqu'elle est capturée au cours de sa livraison à l'ennemi ou de son utilisation par l'ennemi. On soutient encore que si le navire est sujet à condamnation pour transport de charbon à l'ennemi, il s'en suit que le charbon qu'il transportait est aussi sujet à condamnation.

D'après les précédents, il est clair que si un navire neutre est affrété ou employé par un Gouvernement ennemi, pour un service connexe à la guerre, il est sujet à condamnation sur capture. On a invoqué le cas du *Rebecca* [1807] (2 Acton, 119). Dans cette affaire, un navire neutre avait été affrété par un Gouvernement ennemi pour transporter un chargement à une factorerie de ce gouvernement au Japon. Il fut capturé au cours du voyage ; navire et cargaison furent condamnés.

Il y a aussi le cas récent du *Quang Nam* [1905] (Takahashi, 735 ; 2 Russian and Japanese Prize Cases, 343), navire français saisi en 1905 par les Japonais et condamné par leur Cour des Prises pour le motif qu'affrété par le Gouvernement Russe, il avait été employé au service de l'ennemi en transportant des approvisionnements à sa flotte et en patrouillant pour son compte ; voir *Pitt Cobbett's Leading Cases on International Law*, part. III. p. 453. Le cas principalement invoqué à l'appui de la thèse de la condamnation même si le service résulte d'un acte de contrainte ou de violence de la part du belligérant est celui du *Carolina* (4. C. Rob. 256 ; 1 Eng. P. C. 385). On s'est particulièrement appuyé sur le cas de l'*Orozembo* (6. C. Rob. 430 ; 1 Eng. P. C. 605) dans lequel le jugement contient une référence au cas antérieur du *Carolina* (4 C. Rob. 256 ; 1 Eng. P. C. 385).

Le cas actuel ne me semble pas rentrer dans le domaine des principes posés dans l'une et l'autre de ces affaires, bien qu'il y ait, dans les jugements, des passages qui, à première vue, semblent lui être applicables ; mais les jugements doivent être lus en tenant compte des faits particuliers de la cause et les faits de la cause qui nous est soumise sont entièrement différents.

Dans l'affaire du *Carolina*, le capitaine, à son arrivée à Civita Vecchia, fut informé que l'embargo avait été mis sur tous les navires se trouvant dans ce port, et qu'il avait à laisser son bâtiment à la disposition du Gouvernement français. Il alla solliciter à Rome l'appui du Consul de Suède

pour empêcher qu'on utilisât son navire de la sorte; pendant son absence, le bâtiment fut aménagé en transport, embarqua 150 dragons français, puis il fit route sur Alexandrie avec 57 autres navires. Il ressort du jugement, qu'avant d'appareiller de Civita Vecchia, le capitaine avait donné son assentiment à ce service ainsi commencé. Le savant juge (Sir W. Scott) déclare :

« Il ne semble pas que le capitaine ait élevé la moindre protestation ou fait la moindre objection contre ce service ; bien au contraire, et cela prouve son consentement volontaire, il se mit à assurer le navire et à rassembler les approvisionnements nécessaires au voyage. Cependant on vient dire maintenant qu'il a agi ainsi sous l'empire de la contrainte et que la transaction est nulle. Sur le premier point de cette argumentation, j'estime qu'on ne saurait permettre à un homme de soutenir qu'il a agi contre sa volonté dans une transaction semblable. Si l'on devait considérer que la contrainte exercée par un belligérant sur un navire neutre ou sur une personne neutre justifie suffisamment tous ses actes, contrairement aux devoirs reconnus qui s'attachent au caractère neutre, c'en serait fini des prohibitions dont le droit international frappe le transport de la contrebande ou la participation à une autre opération hostile ».

Plus loin, dans son jugement, quand il traite du point « transaction nulle », il dit : « Je ne puis en aucune façon admettre l'interprétation donnée dans l'argumentation, ni considérer le navire comme dégagé de tout vice résultant du contrat antérieur ».

L'acte de force visé par le savant juge semblerait être l'embargo mis sur le navire et son aménagement en transport contre la volonté du capitaine et pendant son absence ; mais les faits ont montré qu'à son retour, il acquiesça à cet arrangement et que, lorsqu'il appareilla pour Alexandrie, il s'était engagé par contrat à transporter les dragons français. Des traites sur le Gouvernement français, remises en rémunération de ses services, furent trouvées à bord par les capteurs, et leur restitution fut réclamée par le capitaine au cours de la procédure devant la Cour des Prises, mais sans succès. Sur ce point, le savant juge a déclaré : « Pour quelle raison peut-on bien attendre de cette Cour qu'elle contribue à donner effet à une demande qui ne doit être considérée que comme le *pretium læsæ fidei*? Existe-t-il un principe plus universel que celui d'après lequel les tribunaux ne reconnaissent pas d'effet à un contrat illégal ? »

Cinq ans plus tard, en 1807, le cas de l'*Orozembo* (6 C. Rob., 430; 1 Eng. P. C., 605), fut soumis au même savant juge. Un navire neutre avait été affrêté pour transporter trois officiers de marque et deux personnes employées dans les services civils du Gouvernement de Batavia, de Lisbonne à Macao et de là à Batavia. En route, il fut capturé par un navire anglais. Il ne transportait pas de cargaison mais seulement ces passagers. On le condamna pour le motif qu'il devait être considéré comme un transport loué pour le service du Gouvernement hollandais. Un examen attentif du jugement montre quelle différence fondamentale sépare ce cas du cas actuel. L'*Orozembo* avait une charte-partie fictive, tendant à démontrer que sa destination était Macao, alors qu'en réalité c'était Batavia. Parti de Lisbonne

pour un voyage illégal, il se trouva sujet à capture et à condamnation dès l'instant où il quitta le port. Il pouvait ne pas y avoir de *mens rea* de la part du capitaine, mais elle existait de la part du fréteur.

Les passages suivants du jugement ont été particulièrement rappelés dans la présente affaire : « Il a été soutenu que le capitaine ignorait la nature du service dans lequel il était engagé, et que, pour fonder la pénalité, il serait indispensable qu'il existât quelque preuve de délit de sa part ou de celle de son propriétaire. Je crois que cela n'est pas indispensable; il suffira qu'il y ait dommage résultant pour le belligérant de l'emploi dans lequel le navire est trouvé ». Le savant juge se refère ensuite en cas du *Carolina* et déclare : « Dans l'affaire du navire suédois, il n'y avait pas *mens rea* à l'égard du propriétaire ou de toute autre personne placée sous son autorité. Le capitaine était un agent involontaire, agissant sous la contrainte exercée sur lui par les officiers du Gouvernement français, et si on ne considère que la seule intention, il était parfaitement innocent. De la même façon, dans les cas d'ignorance de bonne foi, il peut ne pas y avoir délit consommé. Mais il suffira que le service soit dommageable pour qu'on donne au belligérant le droit d'empêcher l'acte de s'accomplir ou au moins de se renouveler en imposant la peine de la confiscation ».

Le savant juge décida que l'ignorance du capitaine n'était pas à elle seule suffisante pour exempter le navire de la confiscation; mais les faits ont démontré qu'il y avait *mens rea* de la part de l'affréteur, et probablement aussi de la part du propriétaire, et que le navire avait été affrêté dans le but réel de transporter les passagers en question dans un port ennemi. Il continue ainsi, avant de s'occuper de quelques uns des faits de la cause : « Je dirai d'abord, d'une façon bien nette, que le principe d'après lequel je juge cette affaire est que le transport de militaires dans la colonie d'un ennemi où ils exerceront leurs fonctions militaires, doit aboutir à condamnation.., » Il s'occupe ensuite des faits de la cause et arrive à cette conclusion que le propriétaire, parfaitement au courant de la nature de la transaction, savait fort bien que la charte-partie réelle était conclue avec le Gouvernement hollandais.

Ces deux cas me semblent différer en principe de celui qui nous est soumis. Le voyage du *Carolina* était contraire à la neutralité dès l'origine; le navire étant conduit par son propre capitaine en vertu d'un contrat passé avec le Gouvernement français et qui, bien qu'il résultât d'un acte de contrainte, n'en était pas moins un contrat. Le capitaine avait, quoique involontairement, accepté de fournir ses services à un Gouvernement belligérant et son navire était sujet à capture et à condamnation dès l'instant où il quittait le port de départ. L'*Orozembo* était nettement au service du Gouvernement belligérant, bien que le capitaine ait pu l'ignorer; dès l'instant où il quittait le port de Lisbonne, il accomplissait un voyage illicite.

Il y a ensuite le cas du *Seyerstadt* [1813] (1 Dod., 241; 2 Eng. P. C. 159). C'était un navire danois qui avait obtenu licence d'appareiller avec une cargaison de Liverpool à tout port du Danemark pour acquit. Il toucha à Drontheim et embarqua des marchandises nuisibles à l'usage du Gouverne-

ment danois, avec lequel nous étions en guerre. C'était une violation manifeste des conditions de la licence. Le capitaine plaida qu'il avait été contraint d'embarquer ces marchandises par les autorités douanières de Drontheim. En refusant d'accueillir cette allégation, l'éminent juge disait : « Je crains qu'il ne soit indispensable pour la Cour d'adhérer à la règle établie dans l'affaire du *Catherina Maria* [1809] (Edw. 338; 2 Eng., P. C. 160 n.) et que la thèse de l'obligation ne soit inadmissible. Autrement, il serait impossible à la Cour de se protéger contre les tentatives faites sans cesse pour tromper la vigilance, sous des prétextes de cette nature. Elle ne pourrait jamais découvrir avec certitude, si une transaction passée dans un port ennemi est volontaire ou non. On plaiderait toujours la contrainte, bien que dans maints cas les parties puissent agir par collusion. Il est donc nécessaire de tenir la porte fermée à de telles explications ».

Le cas du *Catherina Maria* (Edw., 338; 2 Eng. P. C., 160 *n.*) était également une affaire dans laquelle un navire qui avait obtenu licence de se rendre sur lest dans un port de la Baltique, avait violé les clauses de la licence en embarquant un chargement. On souleva en vain la question de contrainte; l'éminent juge a déclaré : « Qu'adviendrait-il de ces Ordres en Conseil si l'ennemi, faisant simplement intervenir une contrainte à laquelle le capitaine d'un navire de commerce ne peut s'opposer, devait paralyser leur exécution? La contrainte serait employée dans tous les cas et bien souvent elle le serait par collusion. »

Dans chacun de ces cas, le voyage du navire revêtait dès le début un caractère ennemi; dans les affaires du *Catherina Maria* et du *Seyerstadt*, une cargaison ennemie se trouvait à bord, contrairement aux clauses de la licence. Dans l'affaire du *Carolina* et de l'*Orozembo*, les bâtiments naviguaient dans le but de transporter les forces armées de l'ennemi. Les sentences dans les cas du *Carolina*, du *Catherina Maria*, et du *Seyerstadt* sont conformes au principe de droit pénal que la contrainte n'est pas une excuse légale à l'accomplissement d'un crime.

Mais, dans le cas actuel, le voyage du *Pontoporos* commença comme un voyage parfaitement licite et innocent; le navire était affrété par une maison appartenant à des sujets britanniques pour livrer du charbon au Gouvernement des Indes; son chargement n'était pas contrebande au regard du Gouvernement britannique; il était destiné à l'usage du Gouvernement des Indes; il n'était contrebande qu'à l'encontre du Gouvernement ennemi. Il accomplissait un voyage légal vers un port britannique; survinrent alors la capture par l'ennemi, la conduite et la surveillance du navire par les officiers ennemis. Le capitaine n'accepta jamais, d'aucune façon, à ce qu'il me semble, rien de ce que durent subir de la part de l'ennemi après la capture, tant le navire que la cargaison; en fait, le capitaine était prisonnier et sa sécurité ainsi que celle de l'équipage dépendaient du maintien de leur attitude passive.

Je n'attache aucune importance au fait qu'il reçut plus tard 1.000 dollars pour lui et pour l'équipage. On n'en a pas fait état dans les documents qui m'ont été soumis. Il est à présumer que l'argent venait du commandant de

l'*Emden*, bien qu'on ne se rende pas exactement compte de la personne qui l'a versé, mais il semble que le versement ait eu lieu en exécution d'une promesse qu'aurait faite le commandant de récompenser le capitaine et l'équipage si le premier empêchait l'équipage de susciter des difficultés. Je n'attache non plus aucune signification au fait que l'équipage du *Pontoporos* continua, après capture, à accomplir sa tâche habituelle et que quelques membres de l'équipage aidèrent au ravitaillement en charbon du *Markomannia*. Pour la sécurité du navire, l'équipage devait accomplir son service si celui mis à bord par *l'Emden* était insuffisant pour assurer la conduite du bâtiment ; en ce qui concerne le ravitaillement en charbon, ceux qui y prirent part ne le firent pas avec l'autorisation du capitaine : celui-ci refusa de leur ordonner d'y participer. Le témoignage des hommes de l'équipage est que ceux qui concoururent au ravitaillement en charbon le firent contre leur volonté, sous la menace de voir supprimer leur ration d'eau et de nourriture ; mais ce qu'ils firent n'a pas d'importance : ce n'étaient pas des gens ayant une autorité et dont la conduite ait pu contribuer à donner au navire un caractère belligérant. Sans aucun doute, les circonstances de la capture ont eu pour effet de rejeter sur le *Pontoporos* la charge de la preuve ; c'est à lui qu'il incombe de prouver qu'il n'était pas entaché de caractère belligérant ; mais, à mon avis, il a été abondamment prouvé que les actes hostiles commis après la capture — la navigation du navire comme charbonnier de *l'Emden* et le ravitaillement en charbon de *l'Emden* et du *Markomannia* — étaient des actes émanant des belligérants eux-mêmes et non pas des actes émanant du capitaine. Ces actes ne peuvent être en aucune façon considérés comme constituant un « service contraire à la neutralité » ou une « assistance hostile » au sens vrai de ces mots tels qu'ils sont employés par les auteurs et dans la Déclaration de Londres.

Dans les affaires citées, le service contraire à la neutralité était fourni par un neutre opérant de manière active, et le voyage était illégal dès le début. Il en va tout autrement quand le neutre, ayant appareillé pour un voyage légal à destination d'un port britannique, est capturé et obligé d'assister en spectateur involontaire, mais sans y participer, à des actes accomplis par les belligérants dans leur propre intérêt. On s'est reporté au Traité de Droit International de Phillimore, vol. III, p. 460 où l'auteur dit, faisant allusion à l'affaire du *Carolina* : « Aussi longtemps que le navire reste sous le commandement de l'ennemi, il demeure sujet à capture et à condamnation ». Il n'est pas douteux que le *Pontoporos*, lorsqu'il a été capturé, était au pouvoir de l'ennemi. Mais le passage doit être interprété, non pas comme le serait un principe de droit isolé, mais à la lumière du jugement tout entier et des faits de la cause. Il y a des autorités éminentes qui pensent que le jugement dans l'affaire du *Carolina* est erroné (voir Hall, International Law (6e éd.), p. 677, en note ; Westlake, International Law, part. II, p. 302). S'il était erroné de condamner le *Carolina*, *a fortiori* serait-il erroné de condamner ce navire-ci.

En admettant que la Déclaration de Londres lie cette Cour (bien que je ne décide pas qu'elle la lie) je maintiens que ce navire ne tombe sous

le coup d'aucun des 4 paragraphes de l'article 46. Cet article dispose qu'un navire neutre est passible de confiscation, et d'une façon générale, du traitement qui lui serait applicable s'il était un navire de commerce ennemi :

1° Lorsqu'il prend une part directe aux hostilités;

2° Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi;

3° Lorsqu'il est affrété en totalité par le Gouvernement ennemi;

4° Lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

Les articles 45, 46, 47 sont tous groupés sur le titre « service non neutre » ou « assistance hostile » ; à mon avis, l'emploi de ce terme implique un acte ou des actes accomplis en violation de la neutralité par un neutre ayant autorité sur le navire neutre ainsi que l'existence d'une relation contractuelle, telle que celle d'employeur à employé, entre le belligérant et le neutre. Il n'existe pas de relation de ce genre dans le cas actuel. On affirme que, tandis que l'article 45 parle de connnaissance de la part de l'amateur, affréteur ou capitaine, l'article 46 passe sous silence la connaissance et que, par conséquent, la connaissance n'est pas nécessaire de la part de ces personnes. Cependant on admet que les fautes envisagées dans l'article 46 sont plus graves que celles prévues par l'article 45. J'admets que l'interprétation de l'art. 46 que donne M. Oppenheim à la page 528, dans le passage auquel s'est reporté le conseil des propriétaires du navire, à savoir que la *mens rea* existe toujours d'une façon manifeste et qu'elle est donc toujours présumée exister, est la seule interprétation raisonnable de cet article.

On me demande d'admettre que la procédure est du genre d'une action *in rem* contre le navire lui-même, et que, par interprétation de cet article, le navire devrait être regardé comme une « entité » distincte des personnes qui en ont la charge et que l'usage qui en a été fait le rend sujet à condamnation. Il me paraît impossible d'interpréter ainsi cet article. Ce n'est pas le navire qui prend part aux hostilités, mais les gens qui en ont la responsabilité, pas plus que le navire ne peut prendre des ordres d'un Gouvernement ou être son employé. L'article en son entier doit être entendu comme rentrant dans la rubrique générale « assistance hostile » et, à mon avis, le capitaine et l'équipage ont réussi à prouver que ce navire n'a jamais accompli un « service non neutre » attendu que la relation qu'implique le terme « service » n'a jamais existé entre les propriétaires, les affréteurs ou le capitaine, d'une part, et l'ennemi d'autre part.

Si le commandant de *l'Emden*, après la capture, avait mis un équipage de prise à bord du navire avec ordre de le conduire dans un port allemand pour confiscation, et si ce navire avait été recapturé par le *Yarmouth* en cours de route vers ce port, il eût été impossible de soutenir qu'il effectuait un service non neutre. En fait, il n'y avait pas de port allemand vers lequel le commandant de *l'Emden* pût le diriger, et il rentrait dans ses vues de conserver le navire et d'utiliser son charbon. L'acte du commandant n'a pas retiré au navire son caractère neutre et innocent, ni modifié le carac-

tère du voyage qu'il avait entrepris et qu'il aurait achevé si le capitaine avait pu agir librement, pas plus qu'il n'a eu pour effet de transférer la propriété du navire aux capteurs.

Il n'est pas douteux que si le navire avait été amené devant un tribunal de prises allemand, il eût été condamné, mais, en l'absence d'une telle condamnation, il n'y a pas eu transfert de titre.

La recapture, dans ces conditions, doit être considérée comme produisant son effet en faveur des propriétaires originaires et j'ordonne la restitution du navire aux plaignants.

En ce qui concerne la cargaison, je considère que la section 40 du Naval Prize Act de 1864 est applicable. La cargaison ayant été vendue, le produit actuellement entre les mains de la Cour sera remis aux plaignants, sous déduction de un huitième pour sauvetage au profit des capteurs. Je déclare qu'il y avait de bonnes raisons pour la capture du navire et que les propriétaires ne sont pas fondés à recevoir de compensation en vertu de l'art. 64.

Du 17 mars 1916. — Cour Suprême des Straits Settlements (en matière de prises). — Woodward, président. — Avocats : Aubrey Goodman, Attorney-general et Sir Evelyn Ellis, pour la Couronne ; C. J. Carver et E. Everitt, pour les réclamants.

39

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 mars 1915

COMMERCE AVEC L'ENNEMI, RELATIONS NON COMMERCIALES AVEC L'ENNEMI, LICENCE ; SUJETS ALLIÉS, COMMERCE DES SUJETS ALLIÉS AVEC L'ENNEMI, COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX ALLIÉS, CONFISCATION, BONNE FOI.

La survenance de l'état de guerre rend ipso facto *illégales toutes relations commerciales entre les citoyens des États belligérants, sous réserve des licences octroyées par le chef de l'État ;*

Et il en est de même, en principe, des relations ne présentant pas un caraccommercial.

Les citoyens de tous les États alliés ont, envers chaque État allié, les mêmes obligations que ses propres sujets auraient envers celui-ci en ce qui concerne les relations avec l'ennemi.

La propriété de citoyens alliés qui se trouve engagée dans ces relations illicites avec l'ennemi est sujette à capture par n'importe quel belligérant allié et elle est passible de confiscation prononcée par les tribunaux de prises de ce belligérant ;

Et cela, quand bien même les propriétaires seraient de bonne foi.

(Navire grec *Panariellos* [cargaison])

Le 9 mai 1914, la Compagnie française des Mines de Laurium dénommée ci-après Laurium C°, maison française, passa un contrat de vente avec Beer Sondheimer C°, maison allemande de Francfort, portant sur 1.020 tonnes de plomb argentifère f. o. b. Ergasteria, Grèce. En exécution de ce contrat, la Laurium C° affréta le vapeur grec *Panariellos* pour un voyage d'Ergasteria à Anvers et Newcastle, pour transport du plomb et d'autres minerais, destinés aux acheteurs allemands. Le chargement a commencé le 29 juillet et s'est terminé le 10 août ; le 11 août, une semaine après qu'eut commencé l'état de guerre entre la Grande Bretagne et ses alliés d'une part et l'Allemagne de l'autre, le *Panariellos* leva l'ancre. Des négociations, exposées tout au long dans le jugement, furent alors engagées entre la Laurium C° et la succursale de Londres de Beer, Sondheimer C°, pour qu'il fut disposé de la cargaison mais les bureaux de cette maison à Londres furent fermés par ordre du Secrétaire d'État à l'Intérieur le 23 août et les négociations tombèrent. Lorsque le *Panariellos* arriva devant les Dunes le 28 août, son capitaine refusa d'aller à Anvers où une partie de la cargaison, composée de minerai de zinc, devait être livrée. En conséquence, le minerai fut déchargé à Southsea et la Laurium C° envoya le navire à Swansea où elle fit en sorte de prendre livraison du plomb argentifère conformément aux connaissements qui avaient été établis pour son compte ou à son ordre. A l'arrivée du *Panariellos* à Swansea le 7 septembre, la cargaison fut formellement détenue pendant la durée de l'enquête ; le 25 septembre elle était saisie comme prise. Entre temps, la Laurium C° avait vendu le plomb argentifère à une maison de Londres, qui le revendit à une maison de Newcastle. Cette maison, par suite d'accords entre le Marshall de l'Amirauté et la Laurium C°, fut autorisée à l'achat et le produit de la vente, liv. st. 15507, a été versé à la Cour. Une demande de comparution a été formulée pour le compte de la filiale à Londres de Beer Sondheimer C°, mais elle a été retirée et il a été admis que la propriété du plomb argentifère restait à la Laurium C°.

Sir Samuel Evans, président :

Au cours de ces débats, le Procureur général, agissant pour la Couronne, a réclamé la condamnation comme prise d'une cargaison de 1.020 tonnes de plomb argentifère, expédiée par des citoyens alliés sur navire neutre, le vapeur grec *Panariellos*. Les expéditeurs et propriétaires de la cargaison furent de tout temps une Compagnie française, la Compagnie française des mines de Laurium.

Le chargement à bord du navire a eu lieu à Ergasterie, Grèce. La cargaison, à l'origine, devait être livrée, suivant contrat de vente, à une maison allemande, Beer-Sondheimer C°, de Francfort.

L'affaire soulève, pour la première fois depuis la présente guerre, la question importante de la capture et de la confiscation de biens appartenant à des sujets alliés qu'on accuse d'avoir entretenu des relations commerciales ou traité des affaires avec l'ennemi. En conséquence, et avant d'examiner les faits, comme la question touche ce pays-ci et ses alliés et leurs sujets respectifs au cours des hostilités actuelles, si compliquées, il me semble désirable, dans l'intérêt public, de dégager les principes généraux qui sont applicables dans des cas de ce genre, conformément au Droit international.

On peut, je crois, établir les propositions générales suivantes : Premièrement, lorsque la guerre éclate entre Etats, toutes relations commerciales entre citoyens des pays belligérants deviennent *ipso facto* illégales, sous réserve des autorisations expresses ou des licences que peut octroyer le chef de l'Etat. Lorsque les relations sont de nature commerciale, elles sont généralement désignées sous les termes « Commerce avec l'ennemi ». Cette

proposition est vraie aussi, me semble-t-il, dans tous ses points essentiels en ce qui concerne les relations qui ne présentent pas absolument l'aspect commercial.

Deuxièmement, quand éclate une guerre dans laquelle un belligérant a des alliés, les citoyens de tous les Etats alliés ont les mêmes obligations envers chaque Etat allié que ses propres sujets auraient envers un seul Etat belligérant, en ce qui concerne les relations avec l'ennemi.

Troisièmement, lorsqu'il est prouvé que des relations illégales ont eu lieu entre des citoyens alliés et l'ennemi, la propriété des citoyens alliés qui se trouve engagée dans ces relations, que ce soit un navire ou sa cargaison, est sujette à capture par tout belligérant allié, et est passible de condamnation par la Cour des Prises de ce belligérant.

Quatrièmement, lorsqu'en fait ces relations ont eu lieu, la propriété des personnes mêlées à ces relations est sujette à confiscation, que ces personnes aient agi honnêtement et de bonne foi ou non.

La règle qui découle de la première proposition a été exposée avec autorité par Lord Stowell, dans l'affaire du *Hoop* (1, C. Rob. 196, p. 200; 1, Eng. P. C. 104, p. 105-106) comme suit : « A mon avis, il existe une règle générale en jurisprudence maritime de ce pays, en vertu de laquelle toutes transactions avec l'ennemi public sont interdites, sauf permission du Souverain. Ce n'est pas un principe particulier au droit maritime de ce pays; il est établi par Bynkershoek comme un principe de droit universel : *Ex natura belli commercia inter hostes cessare non est dubitandum. Quamvis nulla specialis sit commerciorum prohibitio, ipso tamen jure belli commercia esse vetita ipsæ indictiones bellorum satis declarant*, etc...

A mon avis, aucun principe ne doit être considéré comme plus sacré que celui en vertu duquel aucune relation ne peut exister sans la permission directe de l'Etat. Qui donc pourrait rester insensible aux conséquences qu'entraînerait le droit pour n'importe qui d'entretenir en temps de guerre des rapports commerciaux avec l'ennemi et, sous ce couvert, de poursuivre à son gré toutes sortes d'autres relations ? »

Après avoir passé en revue de nombreuses autorités, il ajoutait : « Les cas que j'ai signalés démontrent que la règle a été appliquée de la façon la plus sévère, qu'elle a été appliquée dans les cas où des demandes, non seulement de convenance, mais presque de nécessité, pouvaient rendre les individus excusables, qu'elle a été appliquée à des cargaisons embarquées avant la guerre, alors que les parties n'avaient pas fait toute diligence pour contremander le voyage après premier avis des hostilités; qu'elle a été appliquée non-seulement contre les sujets de la Couronne, mais de la même façon aux sujets de ses alliés dans la guerre, sur cette hypothèse que la règle était basée sur un principe universel et solide que les Etats alliés ont le droit, pendant la guerre, de notifier et d'appliquer mutuellement à leurs sujets respectifs » (1, C. Rob., p. 216; 1, Eng., P. C., p. 116).

M. le juge Story a écrit, dans ses célèbres *Notes on Prize Courts* : « C'est un principe fondamental du droit des prises, que tout commerce avec l'ennemi est interdit à toutes personnes, nationaux, naturalisés, étrangers rési-

dant dans le pays pendant la durée de leur résidence, sous peine de con fiscation. La même peine est applicable aux sujets des alliés dans la guerre- quand ils font commerce avec l'ennemi commun (Edition Pratt, 69).

Ces exposés du droit concernant les relations commerciales et le commerce avec l'ennemi datent d'un siècle. Depuis lors, le commerce, spécialement le commerce international, a progressé et s'est étendu, et, parfois, en temps de guerre il a été accordé des permissions ou licences faisant exception à cette règle. Mais la règle générale, en l'absence d'autorisations de ce genre, a été conservée tout au long des années et au fur et à mesure du développement des entreprises commerciales. On peut encore renforcer ce principe en citant des autorités plus modernes; à cet effet, on peut se référer à l'édition de Dana, du *Droit International* de Wheaton (8e Ed. 1866), §§ 309-315, et à la 4e Ed. du remarquable ouvrage de M. Calvo, *Le Droit International*, publié en 1888, environ 5 ans avant sa mort, vol. IV, 1953-1955. Il n'est pas douteux que cette règle subsiste de nos jours dans toute sa force et rigueur. D'après ma manière d'envisager les faits de la cause, tels qu'ils seront exposés plus loin, il y a eu entre les demandeurs et l'ennemi, des relations commerciales qui constituent le « Commerce avec l'ennemi. »

De peur que la juridiction supérieure et dernière ne soit d'un autre avis et n'accueille l'argument des demandeurs qu'il n'y avait pas « Commerce avec l'ennemi », je veux examiner la conception fondamentale et plus générale de l'illégalité des relations avec l'ennemi, en dehors même des éléments de commerce et sans qu'il y ait eu acte de commerce.

Dans l'affaire du *Cosmopolite* (1801), (4 C. Rob. 8; Eng. P. C. 326), Lord Stowell expose ainsi la règle en termes tout à fait généraux : « Il est parfaitement reconnu qu'en temps de guerre *toute communication* entre les sujets des pays belligérants doit être suspendue et qu'aucune relation ne peut légalement avoir lieu entre les sujets des Etats en guerre qu'en vertu d'une licence spéciale de leurs gouvernements respectifs. » Dans la note de Christopher Robinson sur ces cas (p. 10 et 11) est cité un passage du *Livre Noir de l'Amirauté* (dont l'original est précieusement confié pour le moment au Président de cette Division) ainsi conçu : « Dans l'ancienne coutume de la Cour d'Amirauté (dit l'éditeur), nous trouvons : « De même, soit enquis de tous ceux qui *entrecommunent*, vendent ou achètent, avec aucuns des ennemis de Monsieur le Roi sans licence spéciale du Roi ou de son Amiral. *Livre Noir*, p. 76. »

Il n'est pas douteux qu'il s'agissait de relations commerciales dans les affaires du *Hoop* et du *Cosmopolite*, dont eut à connaître Lord Stowell, mais on se rappellera que, dans le premier cas, il donna pour raison de la règle les conséquences qui pourraient se produire si l'on autorisait les individus à entretenir des relations commerciales avec l'ennemi, leur laissant ainsi le moyen d'avoir avec lui, sous ce prétexte, toutes autres relations qu'il leur plairait. Voy. 1. C. Rob., p. 200.

Aux Etats-Unis d'Amérique, la Cour Suprême a donné une interprétation très large aux « relations » que prohibe la règle dont nous nous occupons.

Dans l'affaire du *Rapid* (1814), (8 Cranch, 155), M. le juge Johnson, en rendant le jugement de la Cour Suprême (dont, c'est à noter, le Chief justice Marshall et M. le juge Story étaient membres), se prononça comme suit sur la question (p. 161) :

« Les nations ont universellement reconnu les effets démoralisateurs qui résulteraient de l'admission des relations entre individus. La nation entière forme un tout et doit être soumise à une seule et même destinée. Chaque individu d'une nation doit voir en chaque individu de l'autre nation un ennemi, pour la raison qu'il est ennemi de son propre pays. Il n'est pas nécessaire de citer des autorités sur ce point; elles sont nombreuses, explicites et respectables. »

Et après avoir traité ainsi la question en général, il examine la thèse du demandeur dans l'affaire : Le demandeur soutenait qu'au regard du droit des prises il n'y avait pas « commerce » entraînant la capture de sa propriété car il n'avait fait qu'envoyer un navire chercher des biens qu'il avait acquis avant la guerre, dans une petite île appartenant à l'ennemi et où ils avaient éte déposés avant les hostilités.

Sa réponse à cette argumentation fut la suivante : « La puissance de l'argument sur ce point dépend des termes employés. Si par « commerce » en matière de droit des prises on veut dire négociations ou contrat, le cas actuel n'est certainement pas passible des pénalités prévues par la règle. Mais l'objet, le but et l'esprit de la règle sont de couper toutes communications ou moyens de communiquer entre individus d'États belligérants. En conséquence, il n'est pas indispensable pour qu'il y ait délit, qu'il y ait eu pourparlers ou contrat. Des *relations* incompatibles avec les *hostilités* en cours sont une faute contre laquelle la règle produit son effet, et en substituant cette définition à celle de *commerce avec l'ennemi*, on répond à l'argument » (*Ibid*., pp. 162, 163).

Le jour même du prononcé de ce jugement (7 mars 1814), M. le Juge Story rendait le jugement de la Cour Suprême dans une autre affaire, celle du *Julia* [1814] (8 Cranck 181) et adoptait expressément la décision ainsi que les raisons et principes du juge de la Cour de circuit, comme il ressort notamment du passage suivant : « Au seuil de cette enquête, je pose, comme proposition fondamentale que, d'une façon stricte, toute relation en temps de guerre entre sujets ou citoyens des pays belligérants est illégale, sauf autorisation du gouvernement, ou à moins qu'elle ait lieu dans l'exercice des droits de l'humanité. Je sais que la proposition est généralement établie en termes plus restreints par les anciens auteurs, et qu'ils la restreignent aux relations commerciales » (*Ibid*., p. 193). Il cite ensuite les principes de droit, fournis par Bynkershœk, et dont j'ai déjà donné connaissance d'après le jugement de Lord Stowell dans l'affaire du *Hoop*. Il poursuit ainsi : « Et pourtant il ne paraît pas difficile de comprendre que son raisonnement s'étend à toutes les formes de relations ». Valin, dans son commentaire sur l'ordonnance française, parlant de la raison pour laquelle on exige les noms et domicile, dans une police s'exprime ainsi : « *Est encore de connaître, en temps de guerre, si malgré l'interdiction de commerce qu'emporte*

toujours toute déclaration de guerre, les sujets du Roi ne font point commerce avec les ennemis de l'État, ou avec amis ou alliés, par l'interposition desquels on ferait passer aux ennemis des munitions de guerre ou de bouche, ou d'autres effets prohibés, car tout cela, étant défendu comme préjudiciable à l'État, serait sujet à confiscation et à être déclaré de bonne prise. » Ailleurs, faisant allusion à un cas de propriété neutre, alliée, et française, à bord d'un navire ennemi etc..., il la déclare sujette à confiscation par le motif que : « *C'est favoriser le commerce de l'ennemi et faciliter le transport de ses denrées et marchandises, ce qui ne peut convenir aux traités d'alliance ou de neutralité, encore moins aux sujets du Roi auxquels toute communication avec l'ennemi est étroitement défendue sous peine même de la vie.* » D'après cette dernière expression, il semble clair que Valin n'entendait pas que l'interdiction fût limitée aux simples relations commerciales.

Il se refère ensuite au jugement de Lord Stowell dans l'affaire du *Hoop*, comme suit : « Mais indépendamment de toute autorité, il semblerait que la conséquence nécessaire de l'état de guerre serait de suspendre toutes négociations et relations entre les sujets des nations belligérantes.

« La guerre met tout individu en état d'hostilité vis-à-vis de la partie adverse. Chaque individu y est tenu de fournir personnellement tous ses efforts pour aider son propre Gouvernement, et contrecarrer les mesures de son ennemi. En conséquence, toute aide, par personne, par communications ou par toute autre relation qui aurait pour résultat de soustraire l'ennemi public à la pression de la guerre, d'augmenter ses ressources ou d'améliorer sa situation est strictement prohibée. Aucun contrat n'est considéré comme valable entre ennemis, tout au moins au point de leur ouvrir une voie de recours devant les tribunaux de l'un ou l'autre Gouvernement; et ils n'ont pas, selon le langage des civilistes, le pouvoir de se prétendre *persona standi in judicio*. La raison pour laquelle le commerce avec l'ennemi est prohibé, n'est pas l'intention criminelle des parties qui y sont engagées ou le dommage direct et immédiat causé à l'État. Le principe est tiré d'une politique plus large qui se préoccupe des intérêts généraux des nations. Or ces intérêts peuvent être sacrifiés par la tentation de relations non limitées, ou vendus par la cupidité d'une avarice corrompue... De même il n'y a pas à distinguer les relations directes entre pays ennemis des relations par l'intermédiaire d'un port neutre. Les dernières sont aussi bien prohibées que les premières. *The Jonge Pieter* (1801) (4 C. Rob., 79).

« On soutient que le cas de commerce avec l'ennemi n'est pas applicable, parce qu'il n'y a pas évidence de commerce effectif, et qu'une présomption irrésistible découle du voyage vers un port neutre qu'un tel commerce n'était pas dans les intentions. S'il est vrai que toutes les relations que n'imposent ni l'humanité ni la nécessité sont prohibées, il importe peu de décider s'il y a eu ou non commerce au sens technique du mot » (8 Cranch, p. 193-195).

Dans divers cas, des relations qui ne se présentaient pas à proprement parler comme commerciales ou qui ne correspondaient pas à la définition du « commerce » ont été déclarées illégales; il ne serait pas difficile

d'énumérer des exemples de semblables relations dans des cas de dons en pleine propriété à des sujets ennemis, ayant un caractère d'agrément, d'utilité ou de profit.

Il reste à noter une règle d'un caractère corrélatif : quelles que soient les relations prohibées, commerciales ou autres, les mêmes obligations s'imposent aux citoyens d'un pays allié qu'aux sujets d'un seul Etat belligérant ; les mêmes pénalités de confiscation frappent les citoyens alliés et les sujets de l'État belligérant pour la non exécution de leurs obligations.

On trouve des décisions en ce sens, dans le jugement du *Hoop* (1 C. Rob., 196 ; 1 Eng. P. C., 104) et dans le passage de Story, édition Pratt, déjà cité. Dans l'affaire du *Neptune* (6 C. Rob., p, 406 ; 1 Eng. P. C., 595, p. 596), la doctrine concernant la situation des alliés a influé sur la décision. Lord Stowell la rappelle dans cette partie de son jugement : « ...Si un seul État est en guerre, il ne cause pas de tort à un autre État (en accordant quelques adoucissements particuliers à la règle). Il importe peu aux autres nations dans quelle mesure un seul belligérant consent à affaiblir ses propres droits. Mais il en est autrement lorsque des nations alliées combattent pour la même cause contre un ennemi commun. Il doit être convenu entre elles, sinon expressément, du moins tacitement, qu'aucun État ne fera rien qui puisse compromettre le but poursuivi par tous. Si un des États admet que ses sujets puissent continuer d'une façon intermittente le commerce avec l'ennemi, la conséquence peut être qu'il procurera aide et assistance à l'ennemi... Il semblerait qu'il ne soit donc pas suffisant de dire que cet État a toléré cette façon d'agir de la part de ses ressortissants ; il semblerait au moins désirable de prouver ou bien que cette pratique est d'un caractère tel qu'elle ne peut avoir aucune influence sur les opérations communes, ou bien que l'État allié l'a autorisée ».

Soixante ans plus tard, Wheaton, dans son traité *International Law* (8e éd. par Dana 1866, § 316), a exposé cette règle dans toute sa force : « Non seulement de telles relations avec l'ennemi, de la part des sujets de l'État belligérant, sont prohibées et punies de confiscation par les Cours des Prises de leur propre pays, mais pendant une guerre qui réunit des alliés, aucun sujet allié ne peut commercer avec l'ennemi sans que sa propriété engagée dans ce commerce, soit passible de confiscation par les Cours des Prises de l'État allié. Cette règle est un corollaire de l'autre, et est basée sur le principe en vertu duquel un commerce de ce genre est interdit aux sujets du co-belligérant par la loi municipale de son propre pays, par le droit international et par les termes précis ou implicites du traité d'alliance entre les puissances alliées. Et de même qu'il ne peut y avoir de dérogation à la première règle qu'avec la permission du pouvoir souverain de l'État, de même la seconde règle ne peut faire l'objet d'exceptions qu'avec la permission des puissances alliées, moyennant un mutuel accord entre toutes. Une déclaration d'hostilités entraîne naturellement avec elle l'interdiction de toutes relations commerciales. Lorsqu'un seul État est en guerre, l'interdiction peut être levée en ce qui concerne

ses propres sujets, sans préjudice pour un autre État, mais lorsque des nations alliées poursuivent un but commun contre un ennemi commun, il y a contrat tacite, sinon formel, qu'aucun des Etats co-belligérants ne fera rien qui puisse aller à l'encontre du but poursuivi en commun. Si l'un des États co-belligérants autorise ses sujets à poursuivre un commerce ininterrompu avec l'ennemi, cela aura pour conséquence de donner à l'ennemi aide et assistance, ce qui peut être nuisible à la cause commune. Il ne semble donc pas qu'il soit suffisant, pour donner satisfaction à la Cour des Prises d'un des États alliés, de dire que l'autre allié a permis cette pratique à ses ressortissants; il faudrait qu'il fût démontré, soit que cette pratique n'est pas de nature à gêner les opérations communes, soit qu'elle a pour elle l'autorisation de l'autre État confédéré. »

Plus récemment encore, M. Calvo dans l'édition déjà citée de son ouvrage *Le Droit International* (vol. IV, § 1956) expose la règle et ses motifs :

« La même règle s'étend aux sujets alliés. Heffter, il est vrai, n'est pas de cet avis; il trouve la question plus délicate pour les alliés que pour les nationaux, parce que, à l'égard des premiers, le belligérant semble, en quelque sorte, assumer une autorité juridictionnelle qui ne lui appartient que quand elle découle pour lui de stipulations conventionnelles expresses. Mais c'est là, suivant nous, une thèse irrationnelle, puisque l'alliance devant avoir une conséquence logique de placer les co-belligérants exactement sur la même ligne, à l'égard de l'ennemi, il n'est pas admissible que la prohibition imposée à l'un ne s'étende pas de plein droit à l'autre. C'est au surplus ce que Wheaton démontre d'une manière irréfutable quand il dit que pour être justes et sensées, la règle et les exceptions qui y sont apportées doivent s'appliquer également à tous les deux; qu'en défendant la continuation du commerce avec l'ennemi, le belligérant obéit à la fois aux préceptes du droit civil interne, aux principes généraux du droit des gens et à l'esprit ou à la lettre de l'alliance qu'il a contractée.

« Il fait enfin remarquer que la situation de l'allié par rapport à l'ennemi commun étant la même que celle de son co-belligérant, on ne saurait, en ce qui concerne le commerce, établir de distinction entre ceux qui entreprennent une lutte de concert et se sont par là tacitement obligés à ne rien faire de contraire au but général de l'alliance qui les unit.

« Dans une de ses sentences, Sir W. Scott déduit de ce principe qu'il ne suffisait pas pour sa justification que l'État allié pût alléguer qu'il avait autorisé la continuation du trafic avec son adversaire, mais qu'il fallait encore que son co-belligérant eût donné son assentiment à la mesure. »

Si intimes, si impératifs sont les devoirs réciproques des alliés unis les uns aux autres par l'engagement sacré et solennel de combattre l'ennemi commun, qu'à mon avis la véritable règle doit être que, quelles que soient les relations prohibées avec l'ennemi par le droit international, aucune sorte d'exception ne peut être accordée par un Etat en faveur de ses citoyens, si elle est de nature à nuire à l'Etat confédéré, à moins que ce dernier n'y ait donné son assentiment exprès.

En définitive, il est clair que la règle doit être appliquée et la confiscation

prononcée si un individu, s'engageant dans des relations prohibées, agit innocemment, de bonne foi et par suite de renseignements qu'honnêtement il a cru être sûrs ou en vertu de licences ou d'autorisations qu'il croyait honnêtement être valables. Les autorités, sur ce point, sont nombreuses. Le cas du *Hoop* (1. C. Rob., 196; Eng., P. C., 104), serait en lui-même suffisant. Le fait des relations en cours est le facteur déterminant. La pureté de l'intention n'est pas une réponse. S'il y a eu infraction à la règle, même innocemment, la Cour doit en appliquer les conséquences en décrétant la confiscation.

Pour emprunter le langage élégant d'un juge de la Cour Suprême des Etats-Unis :« C'est le privilège de cette Cour d'être guidée par le cerveau et non par le cœur. Quand elle décide des principes qui doivent déterminer les droits et les devoirs du citoyen (et on peut ajouter des citoyens alliés), quand elle guide les futures décisions de la justice, il n'y a pas place en elle pour le sentiment. »

Nous avons exposé les principes; il reste maintenant à examiner les faits matériels de la présente affaire auxquels les principes doivent s'appliquer.

La demanderesse — la Compagnie française — a eu constamment des relations commerciales avec Beer, Sondheimer, la Société allemande. La Société allemande a vendu à la Société française des minerais d'argent et de plomb; la Société française exploita ensuite en Grèce un procédé de traitement pour les convertir en un produit appelé plomb argentifère, qu'elle s'engageait à vendre à la Société allemande. Le contrat fut passé avant la guerre. Afin de l'exécuter, après fabrication du plomb argentifère, la Compagnie française affréta le vapeur grec *Panariellos* pour transporter le plomb chez les acheteurs. Le chargement du plomb argentifère sur le vapeur commença avant la guerre. Il se prolongea environ pendant sept jours après la déclaration de guerre.

Le navire commença son voyage le 11 août, ayant à bord la cargaison livrable en exécution du contrat intervenu avec la Société allemande.

Au cours de l'embarquement, la lettre suivante fut adressée le 4 août 1914, par les agents de la Société française à Ergasteria, au bureau de la direction de la Société française à Paris :

« Ayant reçu de Francfort le télégramme suivant : « Envoyez connaissement navire *Panariellos* 1.000 tonnes plomb argentifère directement Beer Sondheimer C°, London, 120 Fenchurch Street, et transmettez par l'intertermédiaire de votre bureau de Paris ces instructions par télégramme. Communications télégraphiques avec Paris supprimées. Accusez réception. Beersondheimer. » Nous avons télégraphié ce matin : « Communications télégraphiques entre Francfort et Paris supprimées. Beersondheimer nous prient de vous demander d'envoyer connaissement pour 1000 plomb *Panariellos*, directement 120. Fenchurch, Londres. »

Beer Sondheimer, 120, Fenchurch Street, Londres, étaient une simple ageace de Beer Sondheimer, de Francfort. L'agence était dirigée par un sujet allemand qui était en Allemagne lors de la déclaration de guerre; un employé autrichien l'assistait.

. . . .

Le 22 août, le baron de Catelin, administrateur délégué de la Société française, avait une entrevue à Londres avec M. Weissberger, le sujet autrichien qui avait alors la direction de l'agence à Londres de la Société allemande. Dans un mémoire envoyé ultérieurement au Procureur Général par le baron, il dit qu'au cours de cette entrevue il avait été convenu verbalement que si le lot de plomb était livré à ladite maison, un règlement définitif des comptes suivrait. Le baron semble avoir cru que, jusqu'à cette époque, l'agence de Londres de Beer Sondheimer C° avait le droit de poursuivre ses transactions pour le compte de la Société allemande.

Le lendemain, 23 août, les bureaux de Beer Sondheimer C°, à Londres, furent saisis et fermés. Le 25 août, une lettre fut envoyée du bureau de Paris des réclamants à l'agence de Londres de Beer Sondheimer C°, apparemment dans l'ignorance de l'entrevue du 22 août, ou dans celle de la fermeture du bureau de l'agence. Le baron a déclaré que la lettre avait été écrite sans son autorisation ni celle de la Société; mais dans ces débats, je n'ai aucun moyen de vérifier cette allégation, et je dois admettre que la lettre a été écrite dans le cours normal des affaires, d'autant plus que rien n'a été fait pour mettre fin aux communications ultérieures. Voici cette lettre :

« Messieurs. *Panariellos*. Confirmant notre lettre St. n° 5863 du 21 courant, nous avons l'avantage de vous remettre sous ce pli :

1. Un connaissement endossé en blanc à 10476 lingots ou 510 tonnes de plomb argentifère, chargés dans les cales 1 et 3.

2. Un connaissement endossé en blanc à 10493 lingots ou 510 tonnes plomb argentifère chargé dans les cales 2 et 4.

Nous vous prions de nous accuser réception de ces documents et d'agréer, etc...

Signé : P. ALBRAND. »

Le navire arriva en vue des Dunes vers le 28 août ; le capitaine refusa alors de se diriger sur Anvers où une partie de la cargaison — notamment un peu de minerai de zinc — aurait dû être livrée, une partie en étant destinée à l'Allemagne ou à des maisons allemandes. Le navire fut ensuite envoyé à Southsea où il y avait un marché pour le minerai de zinc. Le minerai de zinc qui était arrimé au-dessus du plomb argentifère fut vendu. Le navire arriva à Swansea le 7 septembre 1914 ; le jour même, le plomb argentifère était formellement saisi jusqu'à nouvelle enquête ; en fin de compte, il fut saisi comme prise passible de confiscation le 25 septembre 1914.

Entre temps, le 31 août, une lettre fut écrite par les réclamants à leurs courtiers à Londres. On y relève les passages suivants :

« Je vous envoie inclus un connaissement du *Panariellos*, endossé en blanc, de sorte que vous avez le droit de prendre livraison de la cargaison.

« En ce qui concerne le plomb, décidez avec Dixon et Heberlein ce qu'il y a de mieux à faire au sujet de ce lot.

« Si Beer Sondheimer ou le gouvernement anglais veulent utiliser le con-

naissement d'expédition qu'ils ont entre leurs mains, vous devrez expliquer que ce connaissement leur a été expédié en compte courant, mais qu'en réalité la presque totalité, disons les quatre cinquièmes, leur appartient. En effet, je n'ai pas le temps de vous donner des détails au sujet de ce compte courant, mais la balance en faveur de Beer Sondheimer, sans compter le *Panariellos*, se monte à fr. 103.648,35. Comme la valeur des 1.000 tonnes de plomb qui sont sur le *Panariellos* est d'environ 500.000 fr., la différence doit nous revenir, disons en chiffres ronds 400.000 francs, et le gouvernement ne serait fondé à saisir que la différence... L'argent revenant de la calamine ou du plomb devra être versé au compte de notre Société, à la London County and Westminster, Bank Ltd.

« Comptant sur vos efforts et vous remerciant à l'avance pour tout ce que vous ferez.

Signé : J. DE CATELIN. »

Le baron de Catelin s'est défendu d'avoir eu l'intention dans cette affaire de faire quoi que ce soit qui pût procurer aide à l'ennemi ou porter préjudice à ce pays. J'accepte volontiers cette déclaration. Il a pensé probablement qu'il pourrait régulièrement livrer la cargaison de plomb argentifère à ses clients Beer Sondheimer C°, s'ils acceptaient la livraison à Newscastle ou ailleurs, en Angleterre.

Après que cette procédure eût été engagée, Beer Sondheimer C°, agence de Londres, ont demandé à comparaître et se sont présentés comme réclamants en qualité de propriétaires des marchandises. Leur demande a été par la suite abandonnée en vertu d'une notification expresse de retrait.

La cargaison a été vendue suivant accord entre le Marshal et les réclamants et le produit net, se montant à environ liv. st. 16.000, est actuellement entre les mains de la Cour.

Les faits qui précèdent suffisent amplement à montrer que, en ce qui concerne la cargaison de 1.020 tonnes de plomb argentifère, il y a eu relations commerciales et commerce au cours de la guerre, entre les réclamants actuels et des citoyens ennemis.

Appliquant les principes posés aux faits tels qu'ils sont établis, je n'ai pas d'autre alternative que de déclarer que la cargaison était passible de confiscation et je décide que le produit de sa vente doit être condamné comme bonne et valable prise.

Du 22 mars 1915. — Haute-Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Sir Stanley Buckmaster, Solicitor-General et G. W. Ricketts, pour la Couronne ; Aspinall et R. A. Wright pour la Laurium C°.

40

Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siègeant à Alexandrie), 23 mars 1915.

Navire de commerce ennemi entré dans un port dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités, Port égyptien, Articles 1 et 2 de la Convention VI de La Haye de 1907, Sauf conduit, Confiscation ; Sauf conduit pour un port britannique, Condition de déchargement au port de destination ; Force majeure.

Un navire ennemi qui, étant entré dans un port égyptien après l'ouverture des hostilités et dans l'ignorance de celle-ci, n'a pas accepté d'en partir avec le sauf conduit regulier qui lui était offert, perd le bénéfice des articles 1 et 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 et est sujet à confiscation.

Est régulier et conforme aux prescriptions de cette Convention le sauf conduit délivré pour un port britannique qui était le port de destination de la marchandise alors qu'en fait un autre sauf conduit, de ce port à un port neutre, a été offert pour être délivré après déchargement ;

La régularité du sauf conduit n'est pas affectée par le fait qu'il a été subordonné à la condition de décharger la cargaison au port de destination.

Ne rentre pas dans la force majeure prévue par l'article 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 le fait, allégué par le capitaine, d'avoir manqué de fonds pour continuer le voyage, alors que le fret a été payé intégralement aux propriétaires et qu'une avance a eté offerte au capitaine.

(Navire autrichien *Concadoro*)

J. Grain, président.

Le vapeur *Concadoro* est un navire de 1813 tonnes, inscrit à Trieste et battant pavillon autrichien. Il ne possède pas d'installation de télégraphie sans fil. Il appartient à plusieurs individus, dont l'un est le capitaine du navire, un autrichien du nom de Armando Giancovich, qui possède cinq parts sur les vingt-quatre entre lesquelles la propriété est partagée. Tous les porteurs de parts sont autrichiens, sauf deux, un italien et un serbe. Ce navire quitta Cardiff le 1er août 1914, sous charte-partie à MM. Flack et fils, avec une cargaison de 1.920 tonnes de charbon consignées à MM. Contomichales Darke et Co, pour le Gouvernement du Soudan. Il arriva à Port-Saïd le 18 août, sans avoir fait escale dans aucun port et sans savoir que la guerre eût éclaté. Le capitaine, dans son affidavit, dit qu'à son arrivée à Port-Saïd, il se trouva sans argent pour acheter du charbon et des vivres, car, en raison de l'état de guerre, le propriétaire directeur était dans l'impossibilité de lui remettre des fonds pour la continuation de son voyage à Port-Soudan et de là à Basra qui était sa destination finale. Craignant, s'il prenait la mer, d'être capturé par les bâtiments de guerre britanniques, et pensant que Port-Saïd serait considéré comme port neutre, il décida de

rester où il était. Le 30 août, le capitaine fut avisé par le capitaine du port, le capitaine Trelawny, qu'il ne serait pas autorisé à franchir le canal. C'était la conséquence d'un ordre général rendu à cette époque en vue de la sécurité du canal. Le 15 septembre, le capitaine rendit visite au capitaine Trelawny et fut informé qu'il pouvait traverser le canal jusqu'à Port-Soudan, mais le capitaine déclara qu'il n'en ferait rien à moins de recevoir un sauf-conduit de Port-Soudan; il affirme en outre que le capitaine Trelawny lui répondit qu'il ne pouvait en être ainsi, mais le capitaine Trelawny déclare avoir simplement dit que lui, capitaine Trelawny, ne pouvait délivrer ce sauf-conduit attendu qu'il pensait que cela serait fait par le Gouvernement du Soudan.

Le 22 septembre, le capitaine Trelawny écrivit au capitaine : « Je suis chargé de vous informer de ce qui suit : La cargaison de charbon du *Concadoro* étant réclamée à Port-Soudan, vous êtes invité à vous rendre dans ce port et à y opérer le déchargement à l'ordre du consignataire. Si vous acceptez d'agir ainsi, le Gouvernement égyptien est autorisé par le Ministère des Affaires Étrangères Britannique à vous octroyer un sauf-conduit pour ledit port et de là pour le port de Basra, port neutre, aux conditions ci-après : 1° Le *Concadoro* devra quitter Port-Saïd le ou avant le 27 septembre, et se rendre directement à Port-Soudan, où il devra arriver six jours au plus après la date du départ de Port-Saïd; 2° il devra décharger sans retard les 1.900 tonnes de charbon aux consignataires MM. Contomichales Darke et Cᵒ et, 48 heures après avoir terminé ce travail, quitter Port-Soudan pour le port neutre désigné plus haut; 3° le *Concadoro* sera sujet à capture s'il enfreint une quelconque des conditions stipulées. Vous êtes prié de me donner une réponse écrite à cette lettre aussitôt que possible; dans le cas ou vous accepteriez les conditions stipulées, vous voudrez bien vous adresser à ce bureau pour le sauf-conduit en question et m'informer en même temps de la date et de l'heure que vous proposez pour pénétrer dans le canal.

Signé : C. E. D. Trelawny,
Capitaine du Port. »

A la même date, les consignataires de la cargaison écrivirent au capitaine qu'ils réitéraient l'offre faite le 17 septembre de lui faire l'avance des fonds nécessaires au payement des droits du canal, des sommes déboursées à Port-Saïd ainsi que des frais à Port-Soudan, afin que le charbon dont le fret avait été payé d'avance pût être livré à Port-Soudan. Le capitaine, dans son témoignage, reconnaît qu'il lui a été offert 530 l. st. mais qu'il jugea que cette somme était insuffisante pour aller jusqu'à Basra.

Le 23 septembre, le capitaine répondit au capitaine Trelawny : « J'ai l'honneur de vous remercier de votre lettre du 22 courant, mais, en réponse, je regrette de vous informer qu'en raison de la situation politique actuelle, je ne vois pas la possibilité d'entreprendre le voyage de Port-Soudan, avant la fin des hostilités. Je ne puis que livrer la cargaison ici contre remise du connaissement originaire et d'un engagement signé avec caution pour avaries générales ». Le 22 octobre, le navire fut conduit en mer par les autorités

égyptiennes; un affidavit de capture est introduit, sous serment du lieutenant Fallowfield, du bâtiment de S. M. *Baselisk*, en date du 22 octobre 1914. Le 23 octobre, le navire, ayant à bord un équipage du bâtiment de S. M. *Warrior*, quitta Port-Saïd pour Port-Soudan où il arriva le 29 octobre et débarqua sa cargaison. Il quitta Port-Soudan le 11 novembre et le capitaine lui-même, avec l'autorisation des autorités britanniques, le conduisit à Alexandrie où il arriva le 17 novembre.

Le Procureur requiert une ordonnnance de confiscation et de mise en vente pour les motifs : que toute facilité a été accordé au navire pour qu'il quittât Port-Saïd; que, depuis la date de son arrivée, le 18 août, jusqu'au 15 octobre, ni les autorités britanniques ni les autorités égyptiennes ne se sont occupées de lui ou n'ont fait quoi que ce soit pour l'empêcher de quitter le port et de se rendre en Méditerranée; que, le 22 septembre, on lui a offert un sauf-conduit pour Port-Soudan et, après qu'il y aurait livré son chargement de charbon dont le fret avait déjà été payé, un sauf-conduit pour Basra, port qui, d'après la charte-partie, était sa destination finale; qu'en plus d'un sauf-conduit il a été offert au capitaine, par les consignataires de la cargaison, une avance de 530 l. st. pour acquitter toutes taxes et frais de port etc..., et que, en présence du refus opposé à toutes ces offres, le capitaine n'a qu'à s'en prendre à lui-même si une ordonnance de confiscation est maintenant établie contre lui.

Le conseil, plaidant pour le capitaine et pour les propriétaires, soutient que le sauf-conduit n'était pas un sauf-conduit véritable, mais seulement un sauf-conduit délivré dans le but de prendre possession du charbon; que le déchargement du charbon était une condition mise au sauf-conduit et qu'en conséquence ce n'était pas un vrai sauf-conduit dans l'esprit de l'article 1er de la Convention VI de La Haye; que le premier sauf-conduit était pour Port-Soudan, port britannique, alors qu'il aurait dû être délivré pour un port neutre et de plus qu'il n'avait pas été dit au capitaine que son navire serait saisi s'il n'acceptait pas le sauf-conduit. Il soutient également que ce navire tombe sous le coup de l'art. 2 de la Convention VI de La Haye, autrement dit que c'est un « navire de commerce qui, par suite de circonstances de force majeure n'a pas pu quitter le port ennemi pendant le délai visé » et prétend que, puisque le capitaine n'avait pas en sa possession les fonds suffisants pour acheter du charbon et des vivres, c'était un navire qui, pour des raisons de force majeure, ne pouvait quitter un port ennemi.

Il est plaidé aussi que le capitaine avait engagé ses économies de toute sa vie sur son navire, qu'il n'avait pas l'intention de faire la guerre à qui que ce soit et que ce serait un grand malheur s'il devait être maintenant privé d'économies péniblement réalisées.

Je désire dire tout d'abord que je regrette profondément que cet homme puisse perdre le fruit des économies réalisées pendant sa vie sans faute de sa part; néanmoins, je ne puis m'empêcher de penser qu'il est encore plus favorisé comme prisonnier de guerre anglais, bien logé, bien nourri et bien

soigné, qu'il ne l'aurait été s'il était arrivé à Basra, sans ressources et qu'il ait dû y rester jusqu'à la fin des hostilités.

En ce qui concerne les autres points soulevés en faveur des armateurs, on n'a pas suggéré que la forme actuelle du sauf-conduit n'eût pas assuré une protection efficace si le capitaine l'avait accepté; or, je prétends qu'il eût été rédigé dans la forme de ceux qui ont été délivrés et offerts à d'autres navires ennemis et que cette Cour a déjà reconnus suffisants pour leur assurer une protection efficace contre la capture en mer. De plus, bien qu'une condition fût imposée au sauf-conduit offert — à savoir que le capitaine devait débarquer sa cargaison dans le port de consignation — cette condition me paraît tellement raisonnable que je ne puis qu'estimer que c'était un sauf-conduit régulier et adéquat conformément à la Convention de La Haye et malgré la condition imposée. Je ne suis pas davantage impressionné par l'argument d'après lequel le premier sauf-conduit visait un port anglais et non pas un port neutre, parce qu'il a été également offert au capitaine, après qu'il aurait terminé ce déchargement dans un port anglais, un sauf-conduit pour un port neutre, qui était aussi celui de sa destination finale, c'est-à-dire Basra.

Le seul autre point qui réclame attention est celui-ci : Le fait que le capitaine n'avait pas de fonds suffit-il à faire rentrer le présent cas dans le cadre de l'article 2, qui prévoit les « circonstances de force majeure »? Je suis d'avis que non. Cela me paraît étendre ces mots « force majeure » jusqu'à suggérer que les propriétaires d'un navire auxquels la totalité du fret a été payée avant de quitter le port de départ n'ont pas les fonds suffisants pour transporter la cargaison au port de destination, dans l'espèce Port-Soudan; de plus, dans cette affaire on avait offert au capitaine une avance de 530 l. st.

Je ne puis arriver à une autre conclusion dans cette affaire, que celle-ci : le navire en question est un navire ennemi, justement saisi comme de bonne prise, et quoique, comme je l'ai déjà dit, j'en sois extrêmement désolé pour le capitaine qui a perdu ses économies, je ne suis ici que pour appliquer la loi telle qu'elle est. Dans cette affaire, l'ordonnance doit donc être une ordonnance de confiscation et de remise à la Couronne.

Du 23 mars 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie). — J. Grain, président. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne, F. Leveaux pour les réclamants.

41

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 29 mars 1915

MARCHANDISES SUR NAVIRE ENNEMI, CONSIGNATION A PORT ENNEMI, PRÉSOMP-

TION DE PROPRIÉTÉ ENNEMIE, PREUVE CONTRAIRE, CHARGE DE LA PREUVE, PROPRIÉTÉ NEUTRE; CARGAISON RESTITUÉE, FRET, FRET DE DISTANCE.

Les marchandises sur navire ennemi consignées à un port ennemi sont prima facie *propriété ennemie et la charge de la preuve contraire incombe à ceux qui, en tant que neutres, revendiquent la propriété de ces marchandises.*

Quant une cargaison a été restituée en vertu d'une décision de Cour des Prises, le capteur n'a droit à aucun fret de la part des propriétaires de cette cargaison, à moins qu'il n'ait conduit celle-ci au port de destination conformément à l'intention des parties.

(Navire allemand *Roland* [cargaison])

Le voilier allemand *Roland* de 1377 tonnes, parti en juillet 1914 de la Nouvelle Orléans pour ports allemands avec un chargement complet de tabac et de douves en chêne, fut capturé, par le travers des Iles Scilly, par le bâtiment de S. M. *Iso* et amené à Plymouth ; il fut déclaré de bonne prise le 1er décembre. Le procureur général demande la condamnation de la cargaison. Des réclamations sont présentées par Wessels Kulenkampff et Cº, de New-York, la Trinité et la Jamaïque, comme propriétaires de 343 tonneaux de tabac et par Rudolf Hach et Cº, et Suhling et Cº, du Tennessee et de Virginie, comme propriétaires de 50 tonneaux. Les plaignants ont allégué que le tabac était consigné à Brême, pour y être vendu, et que la propriété leur restait comme expéditeurs.

Sir Samuel Evans, président :

En ce qui concerne la réclamation de Wessels, Kulenkampff et Cº, c'est une maison dont le domicile commercial est en Amérique et qui fait une partie de ses affaires à la Jamaïque et à la Trinité. Un des associés, Louis Wessels, est sujet britannique et demeure à Kingston, Jamaïque. C'est lui, qui apparemment dirige les affaires dans ce pays. Les autres associés habitent à New York ; leur domicile commercial est donc en Amérique, mais ils sont sujets Allemands.

Ils réclament les 342 tonneaux de tabac comme étant leur propriété, donc comme propriété neutre. La Couronne a saisi les marchandises comme propriété ennemie à laquelle elle a droit comme prise.

Je crois qu'il est tout à fait clair, d'après le droit des prises, que la propriété sur navire ennemi, consignée à un port ennemi, est *prima facie* propriété ennemie et qu'il incombe aux plaignants qui prétendent que la propriété leur appartient, comme neutres, d'énoncer leur prétention et de l'établir clairement. Il n'est pas besoin de citer aucune autorité à cet effet, bien que l'on se soit référé à quelques unes au cours de l'argumentation. Je me contente de dire que telle est et doit être la présomption dans les cas de ce genre.

Dès lors, la question que j'ai à me poser est de savoir si la preuve qui a été présentée à la Cour pour les plaignants Wessels, Kulenkampff et Cº, suffit à établir qu'ils sont propriétaires des marchandises. Les marchandises ont [illegible] guerre. Il mit à la

voile dans les premiers jours de juillet et fut capturé en mer le 5 août, puis condamné le 1er décembre comme navire ennemi. La première demande de comparution de Wessels, Kulenkampff et Cº date du 7 septembre. Plus de six mois se sont écoulés et ces Messieurs, qui habitent New York, ont eu toutes facilités pour présenter leur affaire devant la Cour de la façon la plus complète en vue d'essayer d'établir leur droit de propriété sur ces marchandises. En leur temps, plusieurs affidavits ont été établis en leur faveur.

Dans son ensemble, le point de vue énoncé par les affidavits est que cette propriété appartenait à la maison dont le domicile commercial est à New-York et qu'elle était expédiée à des agents à Brême, Gebrüder Kulenkampff, pour vente ; que la propriété restait celle des expéditeurs et n'avait pas été transférée à ces consignataires ou agents ni à qui que ce soit en pays ennemi. Les connaissements, d'après les copies que j'ai sous les yeux, prouvent que le tabac était consigné à l'ordre des expéditeurs. Mais le premier affidavit de Gustav B. Kulenkampff indique Gebrüder Kulenkampff à Brême comme consignataires; — est-ce par erreur? je l'ignore. Rien n'eût été plus simple pour les plaignants que de produire tous les éléments de la transaction concernant ce chargement, ou d'autres chargements de même nature consignés pour vente à leurs agents à Brême. Si les connaissements ont été envoyés à Brême, comme on le prétend, rien n'aurait été plus facile pour la maison de New York que d'exhiber la correspondance échangée entre elle et ses agents à Brême. A mon avis, les lettres originales ou leurs copies auraient dû être produites. Les plaignants auraient dû produire toutes les lettres de la maison de Brême tantôt présentée comme agent et tantôt comme consignataire, accusant réception des connaissements.

On dit que les connaissements produits devant la Cour sont les connaissements originaux. Il me suffit de dire que j'ai des doutes très graves à ce sujet. Les connaissements ont été envoyés. On dit que c'était dans un but d'endossement et que le fait qu'un d'eux n'avait pas été endossé était dû à quelque omission. Comment ces documents ont-ils pu être obtenus après la déclaration de guerre ? Ils ont dû l'être par la poste ou par suite d'une communication télégraphique avec l'Allemagne. Tout le monde sait que, bien qu'il soit très difficile d'entretenir des communications postales entre ce pays-ci et l'Allemagne, ces communications fonctionnent, sujettes à retards, entre l'Allemagne et les Etats-Unis.

Il a dû être manifeste pour les plaignants que la production des connaissements serait exigée et, cependant, je n'ai pas vu une seule lettre. On dit qu'un des documents produits est une facture. Il est daté du 2 septembre 1914, mais il n'a pas été donné à la Cour la moindre explication sur l'origine de ce document ni sur ce qu'il représente, sauf par la bouche du conseil. Comme je le comprends, le conseil l'a produit comme étant un document original. S'il en est ainsi, je ne vois pas du tout comment ce document aurait pu naître à cette époque, en tant que document original. Il serait « une

facture de 342 tonneaux de tabac chargés à bord du voilier allemand *Roland*, de la Nouvelle-Orléans à destination de Brême, port franc, pour compte et aux risques de qui il appartiendra et consignés à ordre » et faute d'explications, c'est là un document incompréhensible comme preuve d'une transaction commerciale.

Les marchandises ont été chargées par cette maison en Amérique, sur un navire allemand, consignées à Brême — à des consignataires ayant leurs affaires à Brême — ; j'ai donc une justification suffisante pour décider que c'étaient des marchandises ennemies, en l'absence de la preuve très claire du contraire. Bien loin que la preuve soit claire, je trouve qu'elle laisse l'affaire très douteuse. Je n'hésite donc pas à voir dans ces marchandises des marchandises ennemies, chargées sur un navire ennemi, consignées à des acheteurs ennemis, et à considérer que les plaignants n'ont pas réussi à démontrer que la propriété des marchandises leur restait.

Le conseil m'a demandé que, dans le cas où la Cour n'estimerait pas la preuve suffisante, on lui donnât le temps d'apporter un supplément de preuve. J'ai déjà fait ressortir que la demande de comparution datait du 7 septembre. La procédure a été longtemps pendante et je ne constate aucune tentative des plaignants pour remédier aux défectuosités de la preuve. En conséquence, je ne puis accorder un nouveau délai ; il en résulte que ces 342 tonneaux de tabac, chargés par Wessels, Kulenkampff et C° sont condamnés comme propriété ennemie.

Le dernier lot en litige consiste en 50 tonneaux de tabac, chargés par Richard Meyer et C°, comme agents expéditeurs de Rudolf Hach et C°. La question que j'ai à trancher avant tout, dans ce cas, est de savoir si, oui ou non, Rudolf Hach et C°, dont le domicile est en Amérique, et qui, pour les besoins de la cause, sont considérés comme neutres, ont droit aux trois-quarts de ces tonneaux ou à la totalité. La maison Rudolf Hach et C° avait coutume d'acheter en participation certains tabacs du Kentucky, qu'ils envoyaient à Brême pour y être vendus.

Les gens intéressés à la participation étaient : cette maison, Rudolf Hach et C°, de Tennessee, Suhling et C° de Virginie et Christophe H. Suhling de Brême. L'opération était faite apparemment de la façon suivante : Rudolf Hach et C° achetaient en compte-joint pour eux mêmes et les deux autres maisons dénommées et étaient responsables de la moitié, tandis que les deux autres maisons étaient responsables chacune pour un quart. J'ai donc à décider si C. H. Suhling de Brême était intéressé pour un quart, dans cet envoi particulier. Le conseil de la Couronne était disposé à admettre que les autres trois-quarts appartenaient, pour deux quarts à Rudolf Hach et C°, et pour un quart à Suhling et C° de Virginie.

(Le président donne lecture des affidavits et de la correspondance, puis continue :)

En examinant l'ensemble des transactions révélées par les documents qui me sont soumis, je constate que la totalité de cette propriété, 52 tonneaux de tabac, fut achetée par Rudolf Hach et C° pour la participation et que un

quart appartient à C. H. Suhling de Brême. Il en résulte donc qu'un quart des 50 tonneaux est propriété ennemie, et je le condamne de ce chef. Il s'ensuit aussi que les autres trois quarts, appartenant à des neutres, doivent leur être restitués.

Mais une autre question importante se présente maintenant qui intéresse d'autres cas : les capteurs du navire ont-ils droit à un fret contre la cargaison restituée, dans le cas présent, sur les trois-quarts de 50 tonneaux ?

La Couronne soutient avoir un gage pour le fret prétendu payable en raison de la partie de cargaison restituée, et en réclame le paiement avant restitution. L'argument présenté pour la Couronne est que les propriétaires du navire ont droit suivant la loi commerciale allemande à un fret en raison de la partie de cargaison restituée bien que celle-ci n'ait pas été ni pu être livrée en Allemagne au port de destination et que, en tant que capteur, elle a droit à ce que le navire a gagné aussi bien qu'au navire lui-même. Ceci semble tout à fait logique, mais la pratique des Cours de Prises (qui a à s'occuper d'affaires très variées) montre que, bien qu'en sublance la justice soit faite, les résultats que semble comporter la logique pure, ne peuvent pas toujours être atteints. La vieille règle sur le point de savoir si les capteurs d'un navire ont aussi droit au fret était parfaitement claire.

Chaque fois qu'un capteur conduisait les marchandises au port de destination, conformément aux intentions des parties contractantes, il était reconnu avoir droit au fret, pour la raison que le contrat avait été exécuté ; mais, dans tous les autres cas, il n'avait pas droit au fret, bien que le navire eût pu avoir accompli une très grande partie du voyage prévu.

La règle fut posée dans les cas du *Fortuna* [1802] (4 C. Rob. 278 ; 1 Eng. C. 392) et dans celui du *Vrow Anna Catharina* [1806] (6 C. Rob. 269 ; 1 Eng. P. C. 552) et quelques exceptions qui confirment la règle furent visées dans les cas du *Diana* [1803] (5 C. Rob. 67 ; 1 Eng. P. C. 424) et du *Vrouw Henrietta* (cité en note sous celui du *Diana* p. 75 et 1 Eng. P. C. p. 427).

On m'a demandé de faire abandon de cette règle quand, selon le contrat, il apparaît qu'un fret pourrait être recouvré dans le cas où une partie seulement du voyage convenu a été accomplie. A ma connaissance, on ne s'est jamais départi de la règle ; et, dans un recueil de décisions publié en Amérique en 1906, elle est toujours considérée comme la règle du Droit International en matière de prises (Voy. Scott *Cases on International Law* p. 631 et 632).

On a invoqué devant moi le Code de Commerce allemand pour prouver qu'un fret proportionné à la distance, au temps, aux dépenses et aux risques etc. est recouvrable par le propriétaire du navire ou par la personne ayant droit au fret dans certains cas (y compris la capture comme prise) quand le voyage projeté n'a pas été entièrement accompli. Je me suis reporté à une traduction des articles du Code ainsi visés, et il me semble que bien des sérieux points de droit pourraient être soulevés dans un procès en recouvrement d'un tel fret. On ne m'a pas dit et j'ignore si de tels procès ont jamais eu lieu en Allemagne, dans des cas où des navires ont été

capturés ; très probablement et presque certainement il n'y en a pas eu.

Le principe qui donna naissance à la règle signalée ne concernait pas le point de savoir si une somme et laquelle pouvait être recouvrée en droit, suivant les termes d'un contrat particulier d'affrètement. La règle fut établie sur le large motif commercial que les marchandises n'avaient pas été transportées au lieu où les parties contractantes avaient eu l'intention qu'elles fussent livrées pour qu'il en fût disposé.

Il a été déclaré sous serment au cours des débats qu'il n'y avait pas de marché dans le Royaume-Uni pour cette espèce spéciale de tabac de Kentucky, que le marché de ce tabac en Europe était l'Allemagne et la Hollande. Il peut ou non en être ainsi ; s'il en est ainsi, le malheur qui oblige les propriétaires neutres à payer le fret au capteur est manifeste. Dans les précédents, on remarque que l'avantage est quelquefois en faveur de la cargaison et quelquefois en faveur du navire. Mais « l'avantage ou l'inconvénient possibles d'une interruption dans le voyage prévu à l'origine, est une circonstance accidentelle à laquelle la Cour ne peut s'arrêter que légèrement. Cela conduirait à un labyrinthe de considérations minutieuses, au milieu desquelles la Cour ne pourrait plus trouver sa voie. » Cela nécessiterait également, dans des cas comme celui-ci, une investigation complète de toutes les clauses, conditions et circonstances impliquées relatives aux obligations contractuelles des parties, ainsi que de leurs droits et obligations d'après les lois internes étrangères, ce que la Cour a toujours refusé d'entreprendre.

A mon avis, l'ancienne règle telle qu'elle a été indiquée demeure une partie du droit des gens. Cette partie de la cargaison — trois quarts de 50 tonneaux — doit être restituée aux propriétaires neutres sans supporter la charge d'aucun fret.

Du 29 mars 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor de Trésor ; Hervitt, Urquhart et Wollacott ; Hill, Dickinson et Co.

42

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 13 avril 1915.

CARACTÈRE ENNEMI DES MARCHANDISES. OCCUPATION DE TERRITOIRE ENNEMI.

Des marchandises appartenant à une maison établie à Tsing-tao ne perdent point leur caractère ennemi par le fait que cette place a été occupée par les Alliés antérieurement à la capture.

(Navire français *Danube* [cargaison])

Le 17 novembre 1914, sept caisses de soie sont saisies dans le port de Londres à bord du

vapeur français *Danube*. Ces marchandises avaient été chargées à Tsing-tao, colonie allemande, pour être transbordées à Shanghaï puis aux Indes, à destination du Havre, Londres ou Marseille. Elles avaient été chargées par Arnhold, Karberg et Cie de Tsing-tao et consignées à l'ordre des chargeurs. La Couronne demande la confiscation de ces marchandises. Son avocat expose que la Chartered Bank of India, Australia and China a présenté une réclamation comme ayant un droit de gage sur ces marchandises ; mais sa réclamation se trouvant écartée par le précédent de la sentence de l'*Odessa* (1), la Banque se borne à demander un délai d'appel suffisant pour le cas où l'appel relatif à l'*Odessa* viendrait à triompher. L'avocat de la Couronne pose, d'autre part, la question de savoir si, par la prise de Tsing-tao, le 9 novembre 1914, la maison Arnhold, Karberg et Cie n'a pas perdu son caractère ennemi ; il estime que la prise de possession d'un territoire non suivie de cession formelle est sans effet à ce point de vue.

Sir Samuel Evans, président :

J'estime qu'au moment de la saisie, cette maison n'avait pas perdu son caractère ennemi et que les marchandises n'avaient pas cessé d'être des marchandises ennemies. Comme elles ont été vendues, je condamne le produit de la vente. La Banque peut avoir un délai d'appel prolongé, selon son désir.

Du 13 avril 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : T. H. T. Case, pour la Couronne.

43

Cour Suprême de Hong-Kong (en matière de prises), 15 avril 1915

Navire ennemi, Transport de femmes et d'enfants quittant une base ennemie, Mission philanthropique, Article 4 de la Convention XI de la Haye de 1907, Confiscation ; Siège, Non combattants.

Ne rentre pas dans la catégorie des navires employés à une mission philanthropique, dans le sens de l'art. 4 de la Convention XI de La Haye de 1907, le navire ennemi qui transporte hors d'une base ennemie des réfugiés, femmes et enfants ;

Et ce navire n'est pas exempt de confiscation.

Un assiégeant n'est pas tenu de laisser les non-combattants sortir de la place assiégée.

(Vapeur allemand *Paklat*)

Rees-Davies, président.

Ce navire fut capturé et saisi comme prise par le bâtiment de S. M. *Yar-*

---

(1) Voyez ci-dessus p. 107.

mouth, le 21 août 1914, en vue de l'île Shalientau, et amené à Hong-Kong, On demande sa condamnation comme prise.

La défense, ainsi qu'il résulte d'affidavits du capitaine du navire, invoque qu'il a été réquisitionné par le Gouvernement à Tsingtau, quand la guerre éclata, pour transporter des femmes et des enfants à Tientsin, le service des trains étant surchargé, et que l'intention était d'interner le navire à Tientsin jusqu'à la fin de la guerre : il devait être utilisé entre temps à abriter les femmes et enfants qui n'auraient pas les ressources suffisantes pour vivre à terre. On prétend en outre que le navire était spécialement aménagé à cet effet.

Le capitaine déclare également qu'il avait des instructions formelles du Gouvernement de Tsingtau d'arborer au grand mat le pavillon allemand et le pavillon parlementaire (drapeau blanc) et de naviguer la nuit tous feux allumés. On prétend aussi que le navire était à la disposition des femmes et enfants de n'importe quelle nationalité, à l'exception des Chinois, qui auraient demandé à y être embarqués, qu'aucun prix de passage n'avait été exigé des passagers en question ni payé par eux.

Dans ces conditions, on soutient que le navire accomplissait une « mission philanthropique » au sens de l'art. 4 de la Convention XI de La Haye de 1907, et qu'il est exempt de capture.

Dès le début de la procédure, j'ai exprimé le doute le plus fort que le navire pût être considéré sous cet aspect et la Couronne a depuis renforcé mon opinion, en me faisant soumettre par et sous le sceau de l'assesseur du sous-secrétaire d'État aux Affaires Étrangères, le rapport officiel du Comité de la *Deuxième Conférence Internationale de la Paix, La Haye*, 1907 (*Actes et Documents*) qui ne laisse subsister, je crois, aucun doute sur l'interprétation de l'article en question. On y lit : « Il est clair que cette faveur n'est accordée qu'à la condition de ne pas s'immiscer dans les opérations de la guerre ; pour éviter toutes difficultés l'État dont le navire en question bat le pavillon devra s'abstenir de l'impliquer dans aucun service de guerre. » « La faveur accordée audit navire lui assure une sorte de neutralisation qui doit durer jusqu'à la fin de (toutes) les hostilités et qui doit les empêcher d'avoir leur affectation modifiée. »

En ce qui concerne maintenant l'interprétation à donner au langage ci-dessus, je suis tout à fait d'accord avec l'Attorney General et j'adopterai les termes mêmes qu'il a employés dans son argumentation. Le mot « neutralisation » signifie ici que le navire est mis complètement en dehors de la sphère de toutes les opérations de guerre, et que, en conséquence, il devra rester étranger à tout service ayant rapport avec la guerre ou pouvant produire un effet quelconque sur la guerre.

On a soutenu, pour le compte des propriétaires, que l'intention d'interner les réfugiés à Tientsin constituait une mission philanthropique et on s'est appuyé sur la sentence toute récente de M. le juge Gompertz dans l'affaire du *Hanametal* (sup. p. 99), navire neutre; on a invoqué que le transport des réfugiés ne constituait pas une immixtion dans les opérations de guerre et que, par conséquent, il n'était pas une violation du droit de la neutra-

lité. Je crois qu'il n'y a pas d'analogie vraie entre le raisonnement qui a été adopté dans le cas précédent et celui-ci. Comme l'Attorney General le soutient, il y a une différence fondamentale entre la « neutralisation » d'un navire ennemi dans le sens du rapport officiel de la Convention et la neutralité d'un navire non belligérant. Il y a bien des choses que ce dernier est à même de faire qui, dans une certaine mesure, peuvent affecter la guerre, sans cependant le rendre passible de violation de neutralité ; dans les cas de cette nature, le capteur doit apporter devant la Cour la preuve qu'un service contraire à la neutralité a été effectué. Je crois que c'est cette preuve que la Couronne n'a pas faite dans l'affaire du *Hanametal.*

Le fait qu'un navire neutre peut transporter des réfugiés sans être sujet à capture, n'implique pas la même faculté pour un navire ennemi, bien qu'il existe une sorte de neutralisation en raison de la mission philanthropique en question. Interpréter « mission philanthropique » comme il a été suggéré pourrait conduire à des conséquences sérieuses qui n'auraient pas été envisagées par cet article ; cela pourrait avoir pour effet de permettre à un navire ennemi de s'échapper vers un port neutre sous le prétexte de n'importe quel acte philanthropique analogue. Si l'on avait eu l'intention de couvrir un acte comme le transport de non-combattants, dans ces conditions, vers un port neutre, la Convention n'aurait pas adopté un langage aussi vague et imprécis; elle aurait vraisemblablement envisagé un système de sauf-conduit fourni à l'avance comme cela a été souvent l'usage lorsqu'il s'agissait d'expéditions faites dans un but scientifique ou religieux ou de navires de cartel.

Je puis ajouter qu'en admettant que le blocus ait existé devant Tsingtau (il n'a pas existé en fait jusqu'au 27 août), il n'y a aucune règle de droit qui oblige une force assiégante à laisser tous les non-combattants, ou seulement les femmes, les enfants, les vieillards, les malades et blessés ou les sujets des Puissances neutres sortir de la place assiégée sans être inquiétés. Bien qu'une autorisation de cette nature soit quelquefois accordée, elle est refusée dans la plupart des cas, car le fait que des non-combattants sont assiégés avec des combattants et qu'ils ont à endurer les mêmes souffrances, peut exercer et exerce souvent sur les autorités une pression en vue de la capitulation (Oppenheim. *International Law*, vol. II, p. 193). Puisqu'il en est ainsi, si la Convention avait jamais envisagé semblable « mission philanthropique » qui, dans le cas d'un port bloqué, heurterait de front la coutume que j'ai rappelée, elle aurait prévu le cas en des termes précis et non équivoques.

Je décide donc que le navire a été dûment saisi comme prise de guerre et qu'il est sujet à condamnation. Il y aura une ordonnance de condamnation ; la Couronne percevra tels frais que la réclamation aura occasionnés.

Du 15 avril 1915. -- Cour Suprême de Hong-Kong (en matière de prises). — Res-Davies, président. — Avocats : J. H. Kemp pour la Couronne. Eldon Potter, pour les réclamants.

44

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 20 avril 1915

MARCHANDISES ENNEMIES, CONFISCATION, FAIT DE LA COURONNE ; AVANCES SUR MARCHANDISES, COMMISSIONNAIRE DE VENTE, DESTINATION AMIE DE LA MARCHANDISE ENNEMIE.

Des marchandises ennemies n'échappent pas à la confiscation à raison de cette circonstance qu'à l'époque où leur propriétaire était encore neutre, leur transport a été retardé par le fait de la Couronne qui, ainsi, a rendu la saisie possible.

Ne met pas obstacle à la confiscation la prétention d'un commissionnaire de vente fondée sur une avance par lui faite au propriétaire sur le prix de la marchandise ;

Ni le fait que la marchandise ennemie était expédiée à Londres.

(Navire anglais *Linaria* [cargaison])

La Couronne demande la condamnation de 77 balles de laine expédiées par Hajji Abdul-Hussein Bahramy, négociant turc de Bagdad. MM. Frédérick Huth et Cie de Londres présentent une réclamation en se prétendant propriétaires et subsidiairement créanciers gagistes. En leur nom, M. Stuart Bevan fait valoir que les connaissements ont été transmis par endossement à MM. Huth et Cie qui ont reçu les marchandises à Londres et devaient les vendre à commission ; ils ont avancé 400 livres sterling sur la valeur des marchandises, une traite ayant été tirée pour cette somme et payée par eux. M. Bevan soutient que l'affaire se différencie du cas de l'*Odessa* (1) en ce que : 1° l'avance n'a pas été faite par des banquiers mais par une maison se chargeant de la vente en Angleterre ; 2° tandis que dans le cas de l'*Odessa* les marchandises étaient consignées à des ennemis, ici elles étaient destinées à Londres, chargées sur navire anglais et n'étaient pas consignées à un sujet ennemi. Il fait remarquer, en outre, que, suivant connaissement du 30 juillet, les marchandises ont été chargées à Bagdad pour être transbordées à Bassorah et normalement elles auraient dû arriver en Angleterre avant que la guerre avec la Turquie n'éclatât ; mais en août, le gouvernement britannique interdit aux navires de charger des marchandises à Bassorah ; en conséquence, les marchandises durent rester à Bassorah jusqu'en octobre et n'arrivèrent en Angleterre que le 18 décembre. M. Bevan soutient que la Couronne ne peut tirer avantage d'un état de choses qu'elle a créé.

Sir Samuel Evans, président :

Deux lots de cargaison sont à considérer dans cette affaire. (Premier lot : sans intérêt).

L'autre lot comprend 77 balles de laine. A ce sujet, une réclamation est

(1) Voy. ci-dessus, p. 107.

faite par MM. Huth et Cie, et M. Bevan a soutenu que ce cas est différent de celui de l'*Odessa*.

Les marchandises ont été chargées avant l'ouverture de la guerre avec la Turquie et devaient être transbordées à Bassorah sur un autre vapeur. M. Stuart Bevan admet qu'en dehors de toute question résultant de la réclamation de MM. Huth et Cie, le propriétaire était un sujet ennemi, un Turc. On m'a demandé de dire que le fait que des difficultés ont surgi à Bassorah, lesquelles ont retardé le transbordement, a enlevé à la Couronne le droit de saisir ces marchandises. Cette prétention n'est aucunement fondée. Les marchandises, lors de leur saisie, étaient ennemies et étaient sujettes à capture. Quant à MM. Huth et Cie, on a dit qu'ils ne sont pas des banquiers et qu'en conséquence, ils ne sont pas dans la situation qui était celle de Schröder et Cie dans l'affaire de l'*Odessa*; qu'ils étaient commissionnaires pour la vente. Ils ont été appelés à avancer 400 livres sterling aux propriétaires par traite de ceux-ci, du 8 octobre 1914, à quatre mois et l'on dit que parce qu'ils ont fait cette avance ils sont devenus propriétaires. Je pense que leur cas est plus grave, si possible, que celui des réclamants de l'*Odessa*.

Une autre différence invoquée par M. Bevan est que les marchandises étaient expédiées non dans un pays ennemi, mais à Londres. Cela est sans importance. La seule question que j'aie à résoudre est celle-ci : Ces marchandises appartenaient-elles à un ennemi? Et j'estime que oui. Le fait qu'elles étaient expédiées à Londres n'établit aucune différence.

Les marchandises furent remises aux réclamants sur caution de 560 livres sterling fournie pour leur compte par les banquiers. Ces 560 livres sterling peuvent être considérées comme la valeur marchande des marchandises et en conséquence l'avance de 400 livres sterling était seulement une avance sensiblement inférieure à la valeur des biens saisis.

A mon avis, à cette affaire s'applique le principe posé au sujet de l'*Odessa*, et, d'après les faits, les marchandises étaient aux yeux de la loi, propriété ennemie. Elles ont donc été saisies à bon droit et doivent être condamnées. Il s'ensuit que le montant du cautionnement doit être versé à la Cour.

Sur demande de M. Bevan, le président consent à une prolongation du délai d'appel jusqu'à ce qu'une décision soit intervenue sur l'appel dans l'affaire de l'*Odessa*.

Du 20 avril 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour la Couronne; Waltons et Cie pour les réclamants.

45

Cour des Prises de S. M. Britannique pour Zanzibar, 24 avril 1915

PREUVE; NAVIRE ENNEMI CAPTURÉ OU DÉTRUIT, ESPÈCES TROUVÉES A BORD. SALAIRES, DISTRIBUTION.

La Cour des Prises n'est pas liée par les mêmes règles de preuve que les autres Cours ;

Elle peut, au contraire, accueillir tout élément de preuve qui lui est présenté.

Des espèces trouvées à bord d'un navire ennemi pris ou détruit et contenues dans un sac marqué « Salaires » doivent être remises au Procureur général près la Cour pour être distribuées aux membres de l'équipage du navire qui y ont droit d'après les papiers du bord.

(Navire allemand *Adjutant*)

L'*Adjutant*, remorqueur allemand, ayant été capturé au large de la côte d'Afrique par le navire de guerre de S. M. *Dartmouth*, la Cour ordonna, le 22 avril 1915, un supplément de preuve touchant la date de la capture.

Murison, juge :

Le supplément de preuve ordonné a été fourni et enregistré. Il consiste dans une déclaration faite, sans prestation de serment, par le secrétaire du Commandant en chef des forces navales, à bord du vaisseau amiral *Hyacinth*. Ce document s'exprime dans les termes suivants :

« Nous certifions que le commandant du navire de S. M. *Dartmouth* a rendu compte officiellement par câble, le 10 octobre 1914, qu'il avait capturé le remorqueur allemand *Adjutant*, dont les officiers appartenaient presque tous à la réserve navale et qu'il le conduisit à Mombasa. La capture remontait à la veille, 9 octobre 1914. »

Cette déclaration a été faite devant le capitaine D. M. Anderson, commandant le navire de S. M. *Hyacinth*.

La question est de savoir si cette preuve est admissible pour rendre certaine la date de la capture.

Je me référerai à ce sujet au jugement rendu par Sir Samuel Evans dans l'affaire du *Berlin* (capitaine W. Heine) (1). Bien que dans cette affaire le Président ait eu à s'occuper de la preuve relative au fait même de la capture, ses observations propres et celles auxquelles il se réfère sont, en principe, applicables au cas actuel.

« Il n'y a pas de preuve directe au sens légal, selon l'usage des Cours de justice de notre pays, touchant sa capture par un navire de Sa Majesté, le lieu et le temps de ladite capture. Il a été rapporté à l'officier du vapeur *Ailsa* qu'il avait été capturé par le bâtiment de S. M. *Princess Royal* et par cet officier que le navire avait été remis par le commandant à l'*Ailsa* pour être conduit au port de Wick. J'ai vu un rapport confidentiel de capture, officiellement rédigé par le commandant du bâtiment de S. M. *Princess Royal*, et il apparaît que les nécessités de la guerre l'ont obligé à ordonner à l'*Ailsa* de conduire de sa part à Wick le navire capturé. Il apparaît aussi que la capture a eu lieu le 5 août à 11 h. 30 avant midi. J'aurais, en dehors de ceci, présumé que la capture n'avait pas eu lieu avant que la guerre n'eût été déclarée le 4 août (11 h. après-midi). Quand la capture eût

1) Voir ci-dessus, p. 28.

lieu, le navire se trouvait dans la mer du Nord, dans la position que j'ai approximativement indiquée.

« Il eût été convenable, puisque le bateau de guerre ne pouvait pas conduire sa prise au port ni y faire monter un équipage de prise à cet effet, que le commandant enregistrât le moment et le lieu de la capture sur le livre de bord du navire, ou qu'il fît une déclaration en présence du capitaine du navire, ce qui eût atténué les objections dues à l'absence de preuve légale directe. Mais, heureusement. dans cette Cour, je suis autorisé à agir sur d'autres preuves ou renseignements et d'en tirer des inductions d'après lesquelles la Cour peut juger sûr et juste d'agir. Des juges éminents (parmi lesquels Lord Russell de Killowen) ont fait des commentaires sur les caractères techniques de quelques-unes des règles de preuve devant nos Cours de justice, et si admirables et complets qu'ils soient dans l'ensemble, il semble que quelques-uns d'entre eux tendent à exclure des faits qu'il serait avantageux, pour l'administration de la justice, de faire connaître à la Cour. Quoi qu'il en soit, la Cour des Prises n'est pas liée par des limites aussi étroites que nos Cours municipales. Sur ce point, le Dr Lushington énonce la pratique comme suit :

« En ce qui concerne la preuve à produire devant les Cours d'Amirauté en matière de blocus, et je puis dire même pour toutes affaires de prises, je crois que la pratique a été de ne pas faire d'objections à l'admissibilité de la preuve offerte, mais de recevoir tout ce qui peut être présenté ; et certainement nous avons dans ce cas la liberté d'admettre les preuves de toute nature et de toute description qui peuvent être soumises à l'appréciation de la Cour.

« Je crois que, autant que je sache, cette pratique générale de la Cour a été adoptée pour plusieurs raisons. D'abord parce que la Cour des Prises, n'étant pas une juridiction municipale, mais un tribunal pour l'application du droit public, n'était pas limitée, à l'égard de la preuve, par les règles qui sont applicables à des questions relevant de la loi municipale.

« Secondement, il eût été très difficile, même si cela est possible, d'établir des règles de preuve, parce que cette Cour, ayant à s'occuper des transactions des différentes nations, ne pourrait jamais établir un code en conformité avec leurs règles diverses et, par conséquent, des injustices pourraient se produire en excluant, à l'égard des transactions auxquelles ces nations sont intéressées, des preuves reconnues par elles-mêmes.

« Troisièmement, à cause de la difficulté extrême de se procurer ce que nous avons coutume d'appeler la meilleure preuve, lorsque celle-ci doit être tirée de pays éloignés.

« Quatrièmement, bien que la Cour puisse tout recevoir, elle formera son jugement, suivant les circonstances de la cause, d'après l'importance à attribuer à chaque sorte de preuve ; elle n'est pas supposée sujette à l'erreur d'accorder une importance injustifiée à une preuve quelconque, simplement parce qu'elle ne l'exclut pas. » *Franciska* [1855] (Spinks III, 137 ; 2 Eng. P. C. 346, 394).

Je n'hésite pas, sur la foi de cette autorité, à considérer la déclaration

produite comme admissible et à reconnaître, par suite, comme prouvé, que l'*Adjutant* fut capturé le 9 octobre 1914. Je constate, en outre, qu'il s'agit d'un navire ennemi capturé en haute mer.

Pour ces motifs, je le condamne comme prise bonne et conforme aux lois. Je confirme, en outre, sa destruction par le navire de S. M. *Pyramus*, le 6 février 1915, comme rendue nécessaire pour les raisons exposées dans l'affidavit du capitaine Anderson, daté du 8 mars 1915. J'ordonne, d'autre part, le versement des espèces trouvées sur l'*Adjutant*, à l'exception d'une somme de 8 livres 7 shillings contenues dans un sac de papier marqué « Salaires », dans la caisse des prises de la Cour.

Les 8 livres 7 shillings seront remis au Procureur général pour être distribués aux membres de l'équipage qui y ont droit d'après les papiers du bord.

Du 24 avril 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique pour Zanzibar. — Murison, juge.

46

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 26 avril 1915

Motifs, Appréciation ; Saisie de marchandises ; Date, Arrêt de marchandises en transit ; Cessation de paiements, Caractère.

Il n'y a pas lieu d'apprécier les motifs d'une réclamation à l'appui desquels aucun argument n'a été présenté.

On peut regarder comme date de la saisie de marchandises celle où la Couronne a mis la main sur celles-ci, lorsqu'elles ont été pour la première fois détenues par les autorités douanières agissant comme représentant le Procureur général.

L'avis d'arrêt de marchandises en transit *donné par le vendeur postérieurement à la saisie ne met pas obstacle à leur condamnation.*

Il est difficile d'admettre que des gens dont les banquiers refusent, en raison de la déclaration de guerre, d'acquitter les acceptations sont des gens en état de cessation de payement (motifs).

(Navire anglais *Feliciana* [cargaison])

Le vapeur anglais *Feliciana*, affrété par des Allemands et chargé à Tsing-Tao et Han-Kéou pour Singapore, Hambourg et Brême, a été détenu le 2 septembre 1914, conduit, le 4 septembre, de Millwall aux Docks commerciaux de Surrey et enfin saisi le 11 septembre. La maison japonaise Masuda et Cie, de Yokohama, présente une réclamation au sujet de lots de bois et d'huile de poisson chargés sur ce navire et vendus par elle à la maison allemande Hesse, Newmann et Cie, de Hambourg. Les connaissements ont été adressés à la maison

allemande qui les a acceptés. Diverses traites ont été tirées pour le paiement de ces marchandises, la première venant à échéance le 19 septembre. Une traite acceptée par les acheteurs et se référant à une autre transaction, payable à Londres le 9 septembre à l'Union of London and Smith Bank L^td, a été retournée par la banque qui a répondu n'avoir pas reçu d'ordres. Ainsi, à cette époque, la maison allemande n'avait pas fourni provision pour acquitter cette traite relative à une autre transaction. Dans ces conditions, le solicitor de la maison japonaise avisa, le 15 septembre, le Receveur des douanes qu'il usait de son droit d'arrêter les marchandises en transit et lui réclama la livraison de celles-ci.

Sir Samuel Evans, président :

Cette réclamation est présentée par le solicitor agissant pour MM. Masuda et Cie de Yokohama. Elle est basée sur trois motifs :

Le premier est que, suivant contrat régulier entre MM. Masuda et Cie et MM. Hesse, Newmann et Cie, de Hambourg, la propriété n'avait jamais passé à ceux-ci. Le second est que les marchandises n'étaient pas sujettes à prise. Aucun argument n'a été présenté à l'appui de ces motifs.

Reste un troisième motif, savoir : que par suite de non accomplissement de leurs engagements par Hesse, Newmann et Cie, d'acquitter les acceptations souscrites par eux en échange des marchandises, et en raison de l'insolvabilité de Hesse, Newmann et Cie, MM. Masuda et Cie, ont, antérieurement à la saisie des marchandises, exercé leur droit d'arrêter celles-ci *en transit* et que la propriété revenait dès lors à MM. Masuda et Cie.

M. Maddocks a soutenu que l'avis d'arrêt des marchandises *en transit* a été donné antérieurement à la saisie et que, suivant le « Sale of Goods Act », sect. 62, sous-section 3, les faits démontrent que les consignataires pouvaient être présumés insolvables, au sens de cet Act, attendu qu'ils avaient cessé de payer leurs dettes dans le cours normal des affaires. On s'est référé à la Déclaration de Londres. L'affaire ne concerne pas la Déclaration de Londres. Je tiens à le déclarer pour des raisons manifestes.

En ce qui concerne l'arrêt des marchandises *en transit* antérieurement à la saisie, il est démontré que différentes mesures avaient été prises par la Douane, agissant pour compte de la Couronne et pour le Procureur Général, avant que la possession finale des marchandises ait eu lieu.

J'ai déjà fait remarquer que, en raison de la difficulté de vérifier tous les faits et en raison de l'intérêt qu'il y a à accorder des facilités dans la production des réclamations, afin d'éviter autant que possible la procédure devant la Cour des Prises, le premier acte de détention, comme on l'a dénommé, est supposé avoir été la saisie. Dans cette affaire, suivant la déclaration de M. Moore dans son affidavit, les marchandises furent détenues le 2 septembre. Il se refère à l'acte de détention, dans son mémoire en date du 2 septembre. Naturellement, les autorités douanières peuvent agir en une autre qualité, mais il est bien clair que, dans le cas présent, elles n'ont pas agi autrement que comme représentant le Procureur Général.

Des enquêtes ont eu lieu jusqu'au 11 septembre, et ce n'est qu'après le 11 septembre qu'une décision a été prise. Je décide, pour les besoins de la

cause, que la date de la saisie est celle où la Couronne a mis la main sur les marchandises lorsqu'elles ont été pour la première fois détenues.

Dans le cas qui m'est actuellement soumis, ce point n'est pas très important, car l'acte final de saisie, comme on l'a dénommé quelquefois, la prise de possession définitive, la détermination finale d'amener la cargaison devant la Cour des Prises a eu lieu le 11 septembre. C'est seulement le 15 septembre que M. Cardew Smith, avocat des plaignants, a adressé au Receveur un avis qui est considéré comme étant l'avis d'arrêt des marchandises *en transit*.

Ceci m'amène à remarquer que l'avis a été adressé au Receveur du Port de Londres « War Destination », ce qui prouve que ce gentleman savait parfaitement qu'à cette époque les marchandises en question se trouvaient entre les mains des représentants de la Couronne comme capteurs, et que le transit avait pris fin. En conséquence, l'avis tendant à exercer le droit d'arrêt *en transit* n'a pas été donné antérieurement à la saisie, mais posrieurement à celle-ci.

J'ajouterai qu'il faudrait une argumentation très serrée pour me convaincre que des gens dont les banquiers refusent de payer les acceptations, en raison de la déclaration de guerre, sont des gens qui ont cessé de payer leurs dettes dans le cours normal des affaires. Mais il n'est pas nécessaire, dans le cas actuel, de décider sur ce point.

Je déclare valable la condamnation de ces marchandises et les dis de bonne prise pour la Couronne.

Du 26 avril 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Conseils : M. F. D. Mackinnon et M. H. M. Disney pour la Couronne; M. H. Maddocks pour les réclamants. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour la Couronne; M. J. R. Cardew Smith, pour les réclamants.

47

Cour commerciale de S. M. pour Malte (en matière de prises), 26 avril 1915

MARCHANDISES ENNEMIES SUR NAVIRE NEUTRE, PORT ANGLAIS, TRANSBORDEMENT SUR ALLÈGES, CONFISCATION.

Des marchandises ennemies qui ont pénétré dans un port anglais sur navire neutre cessent d'être couvertes par le pavillon neutre lorsqu'elles ont été transbordées sur allèges et, par suite, elles sont confiscables.

(Vapeur grec *Anastassios Koroneos* [cargaison])

M. Parnis, juge :

Les marchandises en question ont été chargées à Alexandrette par

Abdullah Butros sur un vapeur allemand désigné comme étant le *Kitnos*. Elles étaient assurées auprès d'une société allemande, en la forme habituelle, prime payée d'avance; le fret se montait à 13 livres sterling 17 sh. 6 d. et était payable à Malte. M. Abdullah Butros agissait pour le compte d'une maison ottomane d'Antioche et les marchandises étaient consignées à MM. Ellul et Hanania, pour vente pour le compte des propriétaires. Survint la guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne ; le *Kitnos* se réfugia à Syra pour éviter la capture. A cette époque, le navire n'était pas libre mais les marchandises l'étaient, la Turquie étant alors pays neutre. Autant que je sache, le navire confia ces marchandises à la Compagnie nationale de navigation à vapeur de Grèce pour les transporter à Malte. De Syra, les marchandises furent expédiées au Pirée et, de ce dernier port, elles ont été envoyées à Malte par l'*Anastassios Koroneos*. Il a été déjà fait droit à la réclamation pour fret du Pirée à Malte.

Le côté curieux de cette affaire est que les marchandises ont été expédiées de Syra au Pirée après que la Turquie fut devenue puissance ennemie. Il est possible que l'agent de transit ait cru que les marchandises appartenaient à Ellul et Hanania. Depuis la déclaration de guerre avec l'Allemagne, toutes les marchandises arrivant à Malte sont détenues jusqu'à ce que l'on se soit assuré qu'elles ne sont pas marchandises ennemies et, pendant l'examen auquel elles sont soumises, elles sont considérées comme flottantes. On a constaté que les marchandises en question étaient ennemies ; en conséquence une procédure de prise a été engagée.

Le cas actuel nous met en présence de marchandises ennemies sur navire neutre, volontairement livrées au Receveur des Douanes, vraisemblablement, comme il a été dit plus haut, dans l'ignorance de leur caractère de marchandises ennemies. Je ne crois pas qu'il se trouve un traité ou une convention particulière s'appliquant au cas actuel. Il convient donc de lui appliquer les principes généraux du Droit international d'après lesquels la propriété ennemie, flottante, est sujette à confiscation et devient propriété de la Couronne aux droits et profits de l'Amirauté. La question soulèverait des difficultés si les marchandises n'avaient pas été volontairement livrées par le navire neutre. En fait, dès que les marchandises ont été transbordées sur allèges, elles ont cessé d'être couvertes par le pavillon neutre et sont devenues purement et simplement propriété ennemie à flot en port britannique.

Sous réserve donc des réclamations admises et de toute autre réclamation de la Compagnie nationale de navigation à vapeur que je pourrai ultérieurement admettre, je condamne ces marchandises et j'ordonne que le produit de la vente soit versé à la Couronne.

Du 26 avril 1915. — Cour commerciale de S. M. pour Malte (en matière de prises). — M. Parnis, président. — Avocat : Sir Vincent F. Azopardi, pour la Couronne.

48

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 3 mai 1915

MARCHANDISES, CARACTÈRE ENNEMI, SOCIÉTÉ BRITANNIQUE, DIRECTEURS ET ACTIONNAIRES ENNEMIS OU DOMICILIÉS EN PAYS ENNEMI.

Des marchandises consignées à une Société britannique dûment incorporée ne sont pas sujettes à confiscation à raison du fait que les directeurs et actionnaires de la Société sont sujets ennemis ou domiciliés en pays ennemi.

(Vapeur anglais *Poona* [cargaison])

Une société allemande, Isaria Zahlerwerke, de Munich, avait envoyé des ventilateurs électriques à un voyageur de Melbourne, pour vente. Ces marchandises ne répondant pas aux besoins du marché australien furent rechargées sur le vapeur anglais *Poona* et consignées à une société britannique, Isaria Ltd. à Londres. Le 17 octobre 1914, après l'arrivée du *Poona* à Londres, les marchandises furent saisies comme prise.

Une réclamation fut présentée par Isaria Ltd, en qualité de société anglaise, à laquelle la propriété des marchandises avait passé. Il a été soutenu, cependant, pour le compte de la Couronne : 1° que la propriété des marchandises restait à l'Isaria Zahlerwerke de Munich et 2° que, quand même la propriété des marchandises aurait passé à Isaria Ltd, elles n'en étaient pas moins passibles de confiscation, parce que les actions de cette société appartenaient outes à des Allemands ou à des personnes résidant en Allemagne.

Sir Samuel Evans, président :

Ceux, qui dans cette affaire, revendiquent les marchandises saisies sont une société dénommée Isaria Ltd, incorporée en mai 1912 et dont les bureaux, lors de la déclaration de guerre, étaient à Londres, 208 Tower Bridge Road.

Cette société opérait dans ce pays et à l'étranger. Les marchandises avaient été expédiées avec d'autres en Australie pour vente et furent réexpédiées à la société en août 1914. Elles furent saisies dans le port de Londres comme prise le 17 octobre 1914.

Après examen des faits, j'ai reconnu qu'au moment de la saisie, les marchandises appartenaient à la société. La question qui reste à trancher est celle de savoir si, en raison de la constitution de la société, les marchandises étaient propriété ennemie passible de saisie.

En tout temps le nombre d'actions émises par Isaria Ltd fut de 1250 actions de 1 livre sterling chacune : de ces 1250 actions, 1244 étaient détenues par l'Isaria Zahlerwerke de Munich, société industrielle allemande ; une action était détenue par chacun des quatre directeurs de l'Isaria Ltd, Allemands résidant en Allemagne ; une autre action l'était par un certain Schönmann, secrétaire de la Société, sujet allemand ; l'action restante était entre les mains d'un certain Vallée, que l'on disait être sujet français, mais

qui pendant quelques temps avant la guerre avait habité Munich où il était employé de la Société allemande, l'Isaria Zahlerwerke.

Schönmann avait quitté ce pays-ci, le 3 avril 1914, pour l'Allemagne ayant confié la direction à un employé de la Société, M. Frank Morton. M. Morton a représenté la société dans cette procédure. Quand la guerre eut éclaté, le *Board of Trade* lui fit savoir qu'on l'avait avisé de l'inexistence d'une opposition quelconque à la vente, sur le stock de la société, des marchandises importées d'Allemagne avant la guerre et qu'une autorisation n'était pas exigée à cet effet. Plus tard (en novembre dernier), M. F. Morton fut avisé par le Contrôleur du Bureau des sociétés du *Board of Trade*, que l'Isaria L^td^ étant une société incorporée dans ce pays-ci, rien (d'après la section 3 de la Proclamation sur le commerce avec l'ennemi n° 2, du 9 septembre) n'empêchait les affaires avec cette société ou qu'on lui payât les sommes d'argent qui pourraient lui être dues; ainsi Morton paraît avoir continué à diriger les affaires de la société; les livres et documents de l'affaire ont été examinés à la demande de l'expert comptable désigné par le *Board of Trade*.

Il a été soutenu par les réclamants, que les marchandises appartenaient à une société anglaise et non à des ennemis, qu'elles n'étaient passibles ni de saisie, ni de confiscation.

D'autre part, il a été soutenu pour la Couronne, que puisque tous les directeurs étaient des ennemis résidant en Allemagne et que tous les actionnaires, ou bien étaient également sujets ennemis, ou bien résidaient en Allemagne, les marchandises étaient en réalité la propriété d'étrangers ennemis et devaient être condamnées comme telles.

On a rappelé ma décision en cette Cour dans l'affaire du *Roumanian* (1); et, naturellement les arrêts rendus plus tard par la Cour d'appel dans les affaires *Continental Tyre C° lim. c. Daimler C° L^td^ et Thomas Tilling L^td^* (84, L. J. K. B. 926; (1915) 1 K. B. 893).

Je ferai simplement remarquer que le cas du *Roumanian* ne régit pas nécessairement celui-ci. Les faits y étaient différents à des points de vue importants; en outre, je crois que l'on reconnaîtra qu'au cours des débats du *Roumanian*, le conseil des demandeurs a expressément reconnu que l'Europaische Petroleum Union Gesellschaft M. B. H. de Brème était une Société allemande; le cas a donc été réglé en conformité. Les arrêts en Cour d'appel, dans les affaires *Continental Tyre et Cie*, portent cependant directement sur le point soulevé dans l'affaire actuelle. Que devais-je faire dans cette Cour en présence de ces décisions? En matière de prises, les décisions de la Cour d'appel ne lient pas cette Cour, pour la raison qu'il n'y a pas d'appel possible devant la Cour d'appel des jugements rendus par la Cour des Prises. La seule Cour d'appel dans ces cas est le Comité judiciaire du Conseil privé.

Si je croyais que des principes différents s'appliquent dans la procédure actuelle devant une Cour des Prises, ou si j'avais une opinion ferme sur le

(1) Voir ci-dessus, 69.p.

point de droit, même si les mêmes principes étaient applicables, il serait, je le reconnais, de mon devoir, de mettre en pratique semblable opinion, quand même elle différerait de celle de la Cour d'appel. Mais je ne pense pas que, dans le cas actuel, des principes différents doivent être appliqués. La matière controversée me semble être une de celles qui doivent être examinées au point de vue du droit municipal ; elle ne soulève aucun principe supérieur de droit international.

Les réclamants se présentent comme étant une société incorporée conformément au droit de ce pays. La réclamation n'émane pas des actionnaires pris individuellement comme sujets d'un pays étranger, ennemi ou autre. La question relève du *status* de la société dans ce royaume. En conséquence, rien en cette affaire ne dépend de l'action du droit des gens sur le droit municipal.

Dans ces conditions, je crois qu'il est plus déférent envers la Cour d'appel d'agir en conformité avec son arrêt, quelle que grande que puisse être ma propension à sympathiser avec le point de vue dissident de Lord Justice Buckley.

En présence des faits particuliers à cette affaire et à celle de la *Continental Tyre C°*, une sentence conforme à l'avis de Lord Justice Buckley serait chose facile ; mais il est manifeste que, même avec une légère variante dans les faits en ce qui concerne la possession des actions, adopter un principe défini et général pour base de ce jugement et de son application, soulèverait de grandes difficultés. Sans y insister davantage, je puis faire observer que, même dans l'opinion dissidente de Lord Justice Buckley, on trouve le passage suivant :

« La société, si elle est britannique, se trouve dans la même situation, dans la plupart des cas, qu'un sujet britannique. Par exemple, en ce qui concerne le droit de posséder des biens en qualité de propriétaire et le droit à l'aide et à la protection de la loi. Mais si elle se trouve dans la plupart des cas dans la situation de sujet anglais, elle ne peut, je crois, être justement désignée comme étant un sujet anglais. »

La question qui m'est soumise se réfère à « des droits de propriété ». Pour les raisons invoquées, je me contente d'accepter respectueusement le droit tel qu'il a été formulé par la Cour d'appel, et je dois laisser la décision dernière aux soins d'un tribunal plus élevé.

Si la sentence de la majorité de la Cour d'appel n'est pas correcte, il appartient à la Chambre des Lords en appel, de le déclarer ; ou bien au Conseil Privé sur appel de cette Cour. Si elle est considérée comme bien rendue, mais si une bonne politique exige un changement, c'est le législateur qui doit agir.

Je désire ajouter un mot en guise de réserve. Le cas de propriété de navires enregistrés dans ce pays est si spécial, eu égard à notre législation sur la marine marchande, que je ne puis que répéter ce que j'ai dit dans les affaires du *Tommi* et du *Rothersand* (1) et réserver expressément toutes

(1) Voir ci-dessus, p. 19.

questions qui pourraient être soulevées s'il était soutenu qu'un navire britannique est la propriété d'une société constituée comme l'est l'Isaria L[td].

Le jugement de la Cour est donc que les marchandises saisies ne sont pas propriété ennemie et j'en ordonne la restitution. Elles seront remises à M. Morton, le directeur actuel de l'Isaria L[td] et, naturellement, il les utilisera comme appartenant à une société anglaise; et il ne pourra ni les livrer, ni en remettre la valeur de réalisation aux sujets ennemis actionnaires de la société, ni les employer ou en imputer la valeur de réalisation au profit de ces actionnaires pendant la durée de la guerre.

Du 3 mai 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Russell et Arnholz.

49

Haute Cour de Justice

Division d'Amirauté (en matière de prises), 7 mai 1915

MARCHANDISES, CHARGEUR NEUTRE, DESTINATAIRE ENNEMI, VENTE, PROPRIÉTÉ, CARACTÈRE ENNEMI ; FRET, REGISTRAR.

Un chargeur neutre ne peut prétendre être resté propriétaire de marchandises alors qu'il a reçu 80 0/0 de leur valeur et que le destinataire ennemi les a vendues;

Et ces marchandises doivent être considérés comme ennemies, alors qu'à un certain moment elles ont eté vendues à des sujets ennemis et qu'aucun acheteur neutre ne se présente pour les réclamer.

La question de savoir si un plaignant est fondé à réclamer un fret quelconque et celle de la somme à lui allouer, s'il y a lieu, peuvent être déférées au Registrar; en cas de difficultés elles seront soumises au jugement de la Cour des Prises.

(Navire anglais *Kalomo* [cargaison])

La Couronne réclame la confiscation de 2 532 pièces de bois de châtaignier chargées à bord du navire anglais *Kalomo* qui a quitté la Nouvelle Orléans le 24 juillet 1914 et est arrivé à Londres le 15 août. Les chargeurs, J. B. Ransom et C[ie], de Tennessee, réclament ce bois comme étant resté leur propriété et comme ayant été seulement consigné par eux à des commissionnaires ducroire Müller et fils de Hambourg. Le Solicitor General invoque, à l'appui de la confiscation, que Ransom et C[ie] ont cessé d'être propriétaires : le connaissement a été, de leur part, l'objet d'un endossement général ; Müller et fils ont accepté leurs traites

jusqu'à concurrence de 80 0/0 de la valeur des marchandises et ils ont vendu des marchandises de ce genre à Luschka et Wagenmann, de Mannheim. A l'appui de la réclamation de J. B. Ransom et Cie, on invoque que Müller èt fils sont seulement des commissionnaires ducroire rémunérés par une commission, Ransom et Cie restant propriétaires et que l'acceptation des traites jusqu'à concurrence de 80 0/0 se référait à une opération antérieure.

Sir Samuel Evans, président :

Les plaignants sont MM. J. B. Ransom et Cie, les chargeurs des marchandises qui ont été expédiées à ordre à Rotterdam. Ils réclament la propriété, comme leur étant restée.

Selon la Couronne, la propriété a été vendue par MM. Müller et fils de Hambourg, avant la saisie. Il apparaît que MM. Ransom avaient réellement reçu, par suite du règlement de la traite par MM. Müller, 80 0/0 de la valeur de cette propriété. Il est un peu risqué de leur part de venir ici et de dire qu'en sus des 80 0/0 qu'ils ont reçus, ils ont encore droit à la propriété elle-même. J'ai déjà dit qu'ils demandent 180 0/0 de la valeur de cette propriété. Il se peut qu'ils en aient perdu actuellement 20 0/0; mais, pour cette fraction, ils pourront, un jour ou l'autre, se retourner vers leurs agents allemands auxquels ils ont fait confiance.

L'occasion a été amplement donnée d'expliquer ce qu'est devenue cette propriété.

Dans les lettres de MM. Müller, ceux-ci parlent de « nos clients » et « nos acheteurs » et dans le certificat accompagnant une des lettres, ils disent « nos clients de Rotterdam ». Ils ne nous disent pas quels étaient leurs clients à Rotterdam, ni quels étaient leurs acheteurs en Allemagne. Il est parfaitement clair que, quel que soit celui qui a droit à cette propriété, MM. Ransom et Cie n'y ont pas droit. La propriété a passé d'eux à d'autres personnes soit à Rotterdam, soit en Allemagne. Leur réclamation est en conséquence rejetée.

La Couronne a cependant à me convaincre raisonnablement que les marchandises sont ennemies.

Tout d'abord aucun plaignant n'a comparu ici de la part d'acheteurs neutres ou prétendus tels. Si les marchandises ont été, en fait, vendues à un neutre à Rotterdam, rien n'eût été plus facile pour MM. Müller de Hambourg que de le déclarer; car si la vente avait été faite à des neutres, l'affaire eût été claire. Mais il n'existe pas de réclamation émanant de neutres.

Quelle est, par conséquent, la conclusion logique à tirer de ces faits? J'ai les documents sous les yeux, et il est pleinement établi (en l'absence des explications de MM. Müller) que les acheteurs de ces marchandises ont été à un certain moment MM. Luschka et Wagenmann. Ont-ils ou non revendu à d'autres? je n'en sais rien. Ils étaient les endosseurs du connaissement ainsi que du certificat d'assurance de ces marchandises. Ils étaient bien acheteurs de marchandises de cette nature, attendu qu'il y avait eu un contrat antérieur pour leur vendre du bois. Bien qu'aucun contrat relatif à la vente de cette cargaison particulière n'ait été produit, je suis convaincu, en l'espèce, que les marchandises ont été vendues par MM. Müller à la maison allemande.

Mon opinion, en conséquence, est que les marchandises étaient propriété ennemie et la décision de la Cour est qu'elles doivent être condamnées comme prise.

M. Dunlop dit qu'il comparaît aussi pour la Gans Steamship Line, en vue du payement du fret. Il invoque que le vapeur était anglais et qu'il a été dérouté par l'Amirauté sur Londres, alors qu'il faisait route pour Rotterdam, qu'il avait à bord une très grande partie de sa cargaison consignée pour Rotterdam, qui depuis a été relâchée par le Procureur général. Il y a dans cette affaire un point qui diffère légèrement de ce que l'on trouvait dans l'affaire du *Juno* (1). Il s'agissait de dire si des frais spéciaux devaient être répartis sur l'ensemble de la cargaison.

Le Président : La première question est de savoir si les plaignants sont fondés à réclamer un fret quelconque ; mais elle peut être déférée au Registrar qui a pouvoir de traiter la question dans son ensemble. La question de la somme à allouer, s'il y a lieu, doit être soumise également au Registrar, qui prendra en considération toutes les circonstances de l'affaire ; en cas de difficultés, la question sera soumise au jugement de la Cour.

Du 7 mai 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Conseils : le Solicitor General, R. H. Ballock, pour la Couronne ; C. Robertson Dunlop, pour les réclamants. — Avocats : le Solicitor du Trésor, pour la Couronne ; Trinder, Capron et Cie pour les réclamants.

50

Cour commerciale de S. M. pour Malte (en matière de prises), 10 mai 1915.

MARCHANDISES ENNEMIES SUR NAVIRE NEUTRE, FRET, PRIME D'ASSURANCE.

Il y a lieu d'allouer, sur le prix des marchandises ennemies confisquées, le montant du fret dû à un navire neutre ;

Mais il en est autrement d'une somme réclamée par un neutre comme payée par lui à une société ennemie à titre de prime d'assurance du risque de guerre ou à titre de fret.

(Navire grec *Anastassios Koroneos* [cargaison]).

La sentence rendue le 26 avril 1915 (2), qui expose les faits de la cause et prononce la confiscation de marchandises transportées à Malte par l'*Anastassios Koroneos*, avait réservé les

(1) Voy. ci-dessus, p. 88.
(2) Voir ci-dessus, p. 238.

réclamations de la Compagnie nationale de navigation à vapeur de Grèce sur lesquelles statue la sentence du 10 mai. Il avait été antérieurement fait droit à la réclamation pour fret du Pirée à Malte.

M. Parnis, juge :

J'ai aujourd'hui à examiner la réclamation de la Compagnie nationale de navigation à vapeur. La somme réclamée s'élève à 1 212 fr. 05. Elle représente quatre articles qu'il peut convenir d'examiner separément.

L'un des articles (352 fr. 10) concerne le fret payé pour le transport des marchandises de Syra au Pirée et les frais encourus dans ces ports. Il n'est pas dans les usages de contester les réclamations pour fret et ce point n'a soulevé aucune objection de la part de l'avocat de la Couronne, bien que la somme excède de beaucoup le fret d'origine, puisqu'une somme d'argent a déjà été allouée à M. Frangopoulos. Un autre article de 30 francs pour débours résultant de l'envoi de télégrammes et de lettres peut également être accordé.

Un autre article de 209 fr. 50 pour prime d'assurance payée à la Mannheim Cie, couvrant les risques de guerre et de mer, ne peut vraiment pas être admis. En supposant que les réclamants aient cru que les marchandises étaient libres, en tant que propriété d'habitants de Malte, il a été absurde de les assurer auprès d'une compagnie ennemie. Les plaignants savaient bien que les consignataires étaient empêchés d'obtenir le bénéfice de l'assurance et qu'ils ne pouvaient pas consentir à signer un contrat d'assurance avec une société ennemie.

Un autre article de 650 fr. 45 est réclamé « pour fret payé à la Deutsche Levante Linie, pour transport des marchandises d'Alexandrette à Malte, et pour la part contributive des marchandises aux frais du navire dans le port de Syra ». Cette somme ne peut être accordée pour les motifs suivants : la Deutsche Levante Linie n'avait aucun droit au fret total, spécialement parce que, à l'époque, les marchandises étaient libres et que le navire ne l'était pas. En outre, et ceci s'applique aussi à la somme de 209 fr. 50 mentionnée plus haut, le capteur reçoit la possession des marchandises ennemies libre de tout gage ou charge. Aucune demande, quelle qu'elle soit, pour débours faits à l'égard de marchandises ennemies ne peut avoir gain de cause en procédure de prise.

Je sais qu'on se relâche actuellement tant soit peu de ce principe en faveur de banquiers ou sujets britanniques ou non ennemis qui déboursent de l'argent en vue d'obtenir des marchandises sur lesquelles ils possèdent un gage ; mais la demande actuelle constitue, à première vue, une tentative de la part d'une société neutre, non seulement de sauver le fret dû à un navire ennemi, mais de donner à l'ennemi une somme supérieure au montant dû.

La Compagnie nationale de navigation à vapeur de Grèce n'avait aucun gage sur les marchandises ni aucun intérêt dans la question, sauf qu'elle était chargée par le propriétaire des marchandises ou par la Deutsche

Levante Linie d'exécuter le contrat que cette dernière n'était pas à même de remplir.

En conséquence, je fais droit à la réclamation de 352 fr. 10 et rejette les demandes sur les autres sommes. Pas d'ordonnance pour les dépens. Délai d'appel, un mois.

Du 10 mai 1915. — Cour commerciale de S. M. Britannique pour Malte (en matière de prises). — Parnis, juge. — Avocats : Sir Vincent F. Azopardi, pour la Couronne ; E. C. Vassalo, pour la Compagnie nationale de navigation à vapeur.

51

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 10 mai 1915

DÉBATS, RENVOI, POUVOIRS DE LA COUR DES PRISES

La Cour des Prises peut décider, après condamnation des marchandises, de renvoyer une affaire pour de nouveaux débats afin que les parties aient le moyen d'être entendues dans leurs revendications.

(Vapeur anglais *Orcoma* [cargaison])

En juin 1914, la maison Colsman, Boehme et Cie, établie à Oruro, Bolivie, expédiait pour compte des demandeurs, Urquidi et Bohrt, propriétaires de mines en Bolivie, 721 tonnes de minerai d'étain par le vapeur anglais *Orcoma* à Edgar Colsman, Hambourg. A l'arrivée de l'*Orcoma* à Liverpool, la cargaison fut détenue comme propriété ennemie, et, le 30 novembre, notification en fut faite par la Douane au courtier à Liverpool de Colsman, Boehme et Cie, H. A. Watson et Cie. Ceux-ci informèrent les autorités douanières que la cargaison appartenait à Urquidi et Bohrt et que les consignataires à Hambourg étaient simplement des agents pour la vente. Les autorités ayant renvoyé Watson et Cie devant MM. Bateson, Warr et Winshurst, solicitors du Procureur général à Liverpool, ceux-ci déclarèrent qu'ils s'efforceraient d'obtenir la relâche de la cargaison s'il leur était prouvé qu'elle n'était pas propriété ennemie. Watson et Cie se mirent en rapport avec Urquidi et Bohrt pour obtenir cette preuve. Pendant ce temps et à l'insu de MM. Bateson, Warr et Winshurst ainsi que de Watson et Cie, le Procureur général engageait un procès en condamnation : les marchandises furent ainsi déclarées de bonne prise. Le 3 mai, Watson et Cie apprenaient cette condamnation des marchandises ; ils demandent l'annulation de cette sentence et l'ouverture de nouveaux débats

Sir Samuel Evans, président :

Ce que je vais décider, dans cette affaire, ne doit pas être considéré comme posant un principe ni comme un encouragement à des gens qui ont manqué de vigilance et d'activité après la saisie de cargaisons ou de navires.

Je serais désolé si, dans un cas de ce genre, je n'avais pas le pouvoir de

recommencer les débats. Je crois avoir ce pouvoir, mais il faut en user prudemment et c'est ainsi que j'agirai. Je crois qu'il ne serait pas désirable de laisser cette affaire au point où elle se trouve. Une maison bien connue de Liverpool était en correspondance avec MM. Bateson au sujet de cette cargaison ; elle prétendait pouvoir prouver qu'elle appartenait à une maison établie en Bolivie. Une correspondance fut échangée pendant quelque temps entre ces Messieurs (MM. Watson) et MM. Bateson, et l'affaire vint devant la Cour suivant la procédure normale, le 27 avril. Malheureusement, ceux qui agissaient pour les prétendus propriétaires en Bolivie, omirent de demander à comparaître. S'ils avaient formulé une demande à cet effet, il est tout à fait probable que les difficultés actuelles auraient été évitées. Mais MM. Bateson ignoraient même que l'affaire fût au rôle du 27 avril. S'ils l'avaient su, je ne doute pas qu'ils en eussent avisé MM. Watson et Cie. Personne n'est à blâmer en quoi que ce soit. MM. Bateson ne sauraient être blâmés ; le Procureur général n'est certainement pas blâmable. On ne peut pas attendre de lui qu'il s'adresse à toutes les personnes avec lesquelles des négociations ont été engagées en vue de la production de documents susceptibles d'établir le droit à la propriété des choses saisies ; chaque partie est tenue de faire cela pour son compte. Mais je pense que dans cette affaire et sans que personne ne soit fautif, il y a eu erreur complète de la part des personnes qui agissaient, non pour leur compte, mais comme agents d'autres personnes résidant à l'étranger.

Si la maison bolivienne a un droit sur les marchandises et si elle considère qu'elle a été condamnée sans avoir été entendue, je décide que la cause sera de nouveau mise au rôle pour que les parties puissent être entendues dans leurs revendications et j'autorise les demandeurs à comparaître. L'affaire suivra de la façon habituelle.

Du 10 mai 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Tresor ; Davidson et Morriss agents de Rogers et Bükett, Liverpool.

52

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 10 mai 1915

Convention XI de la Haye de 1907, Correspondance postale, Colis postaux, Marchandises ennemies, Confiscation.

L'inviolabilité de la correspondance postale, stipulée par la Convention XI de la Haye de 1907, ne s'étend pas aux colis postaux dont le contenu est confiscable s'il est propriété ennemie.

(Navire anglais *Simla* [cargaison])

La réclamation porte principalement sur un certain nombre de colis postaux, comprenant des défenses d'éléphant, dents de léopard, peaux de serpents et autres curiosités, envoyés par des colons allemands de l'Est Africain allemand à diverses personnes en Allemagne. Ces objets, chargés sur le paquebot-poste allemand *Emir*, capturé par un navire de guerre anglais après la déclaration de guerre et amené à Gibraltar, ont été réexpédiés sur le vapeur anglais *Simla*; ils ont été saisis le 27 janvier 1915 par le receveur des douanes du port de Londres, à l'arrivée du *Simla* dans la Tamise. Devant la Cour, on invoque, au nom du Procureur général que l'inviolabilité de la correspondance postale, stipulée par la convention XI de la Haye 1907, ne s'étend pas aux colis postaux.

Sir Samuel Evans, président :

Personne ne prétend que ces marchandises sont inviolables ?

Harold Murphy, pour le Procureur général : Non il n'y a aucune communication à ce sujet et il n'y a pas de demande de comparution.

Le Président. — Très bien. Il n'y a pas de demande de comparution. Je décide que les marchandises soient condamnées.

Du 10 mai 1915. — Haute-Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocat : le Solicitor du Trésor.

53

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 17 mai 1915

CONTREBANDE DE GUERRE, ADDITION A LA LISTE DE CONTREBANDE, DATE DE LA SAISIE; NAVIRE NEUTRE, FRET, INDEMNITÉ POUR RETARD ET DÉTENTION.

Sont confiscables des marchandises saisies postérieurement à leur inscription sur la liste de contrebande de guerre ;

Et il faut tenir compte, à cet égard, de la date de la saisie des marchandises, non de celle du déroutement du navire en vue de visite.

L'armateur d'un navire neutre à bord duquel ont été saisies des marchandises déclarées contrebande après le départ a, en principe, droit au fret :

Mais il n'a pas droit à indemnité pour retard et détention.

(Navire hollandais *Katwyk* [cargaison])

Le *Katwyk* appartenant à la Maatschappij Stoomschip Katwyk, compagnie hollandaise dont MM. Erhardt et Dekkers sont administrateurs, avait chargé le 16 septembre 1914, dans un port espagnol, 3 350 tonnes de minerai de fer consignées à Rotterdam. Le minerai était en réalité destiné aux usines Krupp d'Essen (Allemagne), un des associés de Erhardt et Dekkers étant le directeur de l'Agence de transit de Krupp à Rotterdam et un autre associé habitant Cologne. A l'époque du chargement, le minerai de fer n'était pas déclaré contrebande de guerre ; il ne fut déclaré contrebande conditionnelle que par l'Ordre en Conseil du 21 septembre 1914. Le 19 septembre, le *Katwyk* fut arrêté par un torpilleur anglais et reçut

l'ordre de se rendre à Ryde Roads, devant Portsmouth, pour y être examiné ; le 26, la cargaison a été examinée et détenue et le 4 octobre, navire et cargaison ont été formellement saisis comme prise. Dans la suite la cargaison a été vendue et débarquée et le navire relâché après avoir été conduit à Middlesborough. Aucune demande de comparution n'a été présentée au sujet de la cargaison dont la Couronne demande la condamnation. Les armateurs réclament le fret, un fret supplémentaire pour le voyage à Middlesborough, ou des surestaries ou des dommages-intérêts pour la détention ou le retard subi depuis le 19 septembre jusqu'au 19 octobre, ainsi que les frais de pilotage supplémentaire en mer.

Sir Samuel Evans, président :

Dans la présente affaire, la Couronne demande une sentence de condamnation pour 3.350 tonnes de minerai de fer chargées sur le navire hollandais *Katwyk* saisi comme prise en septembre 1914.

On a discuté quelque peu sur la date de saisie de la cargaison. Personne ne comparaît pour les propriétaires du chargement, mais le conseil plaidant pour le navire prétend que la saisie a eu lieu avant le 21 septembre. Je décide, sur la foi des affidavits qui ont été lus par l'Attorney General, que la cargaison n'a pas été saisie avant le 21 septembre. Il n'est pas nécessaire que j'aille plus loin et que je dise si, en fait, la saisie a eu lieu le 26 septembre ou le 4 octobre. Si la saisie n'a pas eu lieu avant le 26 septembre, à cette date la proclamation du 21 septembre était promulguée et il y était dit que le minerai de fer était contrebande de guerre. La Couronne a naturellement pouvoir et mission de faire des additions à la liste de contrebande, et c'est en vertu de ce pouvoir incontestable que la proclamation a été publiée le 21 septembre. En conséquence, je condamne cette cargaison comme contrebande, saisie après la publication de la proclamation.

Une réclamation a été formulée par les propriétaires du *Katwyk* pour fret et pour autres sommes qu'ils qualifient de surestaries ou dommages-intérêts pour détention. Le navire appartient à une compagnie hollandaise. Il est reconnu qu'il a appareillé pour ce voyage le 16 septembre, porteur de cette cargaison qui alors n'était pas contrebande. Il partait, par conséquent, pour un voyage parfaitement innocent. D'après les principes qui ont été reconnus par la Déclaration de Londres — principes suivant lesquels il serait juste que la Cour décidât, abstraction faite du caractère obligatoire de la Déclaration — le navire ne pourrait pas être condamné parce que la cargaison a été déclarée contrebande après le départ. A première vue donc, les armateurs, la compagnie hollandaise, auraient droit à un fret.

L'Attorney General m'a toutefois signalé certains faits concernant la maison Erhardt et Dekkers, et relatifs à la situation de M. Dekkers lui-même et aux relations d'affaires qu'il entretenait apparemment avec MM. Krupp. Quelle que fût leur situation à l'époque où le voyage a été entrepris par eux dans le but d'apporter cette cargaison — je ne doute pas que ce fût à MM. Krupp et dans le but de la transformer en munitions de guerre — ils ne semblent pas avoir été en termes très amicaux avec le Gouvernement allemand par la suite, car on me dit que le *Katwyk* aurait été torpillé par un torpilleur allemand. J'ignore s'il savait, ou s'il lui importait de savoir que c'était un navire appartenant à MM. Erhardt et

Dekkers et que ceux-ci avaient été en relations intimes d'affaires avec la maison Krupp.

Ai-je maintenant suffisamment d'éléments devant moi pour repousser la réclamation du fret présentée par ces Messieurs, comme propriétaires du navire? On doit remarquer qu'actuellement il n'y a aucune raison quelconque pour que MM. Erhardt et Dekkers ne soient pas en relations d'affaires avec MM. Krupp et n'en tirent profit s'ils le peuvent, et je ne vois aucune raison pour priver les propriétaires de ce navire neutre du fret qui peut leur être dû dans toutes les circonstances de cette affaire.

Le montant du fret sera déterminé sur avis des Registrar and merchants, et on tiendra compte de toutes les circonstances, dont j'ai fait ressortir quelques-unes dans l'affaire du *Juno*.

En ce qui concerne la réclamation relative avec surestaries ou à la détention, je la rejette. Ce navire comme d'autres navires courait des risques. Je ne doute pas que si cette question était envisagée, le capitaine — ou les affréteurs — auraient parfaitement pu dire : « Soit! Nous partons pour un voyage actuellement innocent, mais nous nous demandons si le minerai de fer sera ajouté à la liste de contrebande avant que nous soyons arrivés à Rotterdam. » En fait il en a été ainsi. La détention à laquelle ils ont été soumis et la perte qu'ils ont pu subir du fait de cette détention, font partie des inconvénients et des pertes que les neutres ont malheureusement à supporter dans les cruelles circonstances de la guerre.

En conséquence, je rejette toute réclamation sauf celle relative au fret, tel qu'il devra être raisonnablement alloué.

Du 17 mai 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Clarkson et Cie.

54

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 21 mai 1915

NAVIRE ENNEMI, BATIMENT-HOPITAL MILITAIRE, DESTINATION HOSPITALIÈRE, NAVIRE SIGNALEUR, UTILISATION MILITAIRE, CONVENTION X DE LA HAYE DE 1907, CONFISCATION.

Lorsqu'il résulte des circonstances qu'un navire ennemi, qui se présente comme bâtiment-hôpital militaire, n'a été, en réalité, ni construit, ni aménagé, ni utilisé dans le seul but de porter secours aux blessés, malades et naufragés et qu'il était aménagé et utilisé comme navire signaleur dans un but militaire, il perd le bénéfice de la Convention X de la Haye de 1907 et doit être confisqué.

(Navire allemand *Ophelia*)

Sir Samuel Evans, président :

Ce navire a été capturé par plusieurs navires de guerre de S. M. le

18 octobre dernier. Une demande de relâche est présentée au nom du gouvernement allemand et basée sur le fait que ce navire est un bâtiment-hôpital militaire appartenant à ce gouvernement. Je note, sans commentaire, que la réclamation est basée sur les stipulations de la Convention X de la Haye de 1907. La Couronne a formulé sa réclamation pour les capteurs, contre les plaignants, en conformité avec les termes de ladite Convention. Je traiterai cette affaire sur les mêmes bases, évitant toute enquête à l'effet de savoir si le gouvernement allemand est ou n'est pas déchu, en raison de sa conduite durant la présente guerre, du droit d'invoquer l'aide et la protection de la Convention X ou de toute autre Convention de la Haye.

Les stipulations de la Convention de la Haye se réfèrent à trois catégories de bâtiments-hôpitaux ; 1° les bâtiments-hôpitaux militaires d'une puissance belligérante ; 2° les bâtiments hospitaliers aménagés partiellement ou en totalité aux frais de particuliers ou par des sociétés de secours officiellement reconnues d'une puissance belligérante ; 3° les bâtiments hospitaliers de la deuxième catégorie, aménagés par des neutres, particuliers ou sociétés.

Dans le cas actuel nous sommes en présence des stipulations concernant les bateaux de la première catégorie, bâtiments-hôpitaux militaires d'une puissance belligérante.

Avant d'aborder les faits, il est bon d'examiner les dispositions essentielles.

Un bâtiment-hôpital militaire doit être construit ou aménagé spécialement et uniquement dans le but de porter secours aux blessés, malades et naufragés. Il doit prêter secours et assistance aux blessés, malades et naufragés des belligérants sans distinction de nationalité. Il ne doit être utilisé dans aucun autre but militaire. Il est sujet au droit de contrôle et de visite de la part des belligérants. Les belligérants peuvent lui refuser secours, lui donner l'ordre de prendre le large ou de suivre une route déterminée et mettre un commissaire à bord ; ils peuvent même le détenir, si la gravité des circonstances l'exige. Il doit se distinguer par une peinture et des marques distinctives, conformément à ce qui est prescrit et doit se faire reconnaître en arborant les pavillons prescrits. Si le nom d'un navire-hôpital militaire a été communiqué aux puissances belligérantes au début ou pendant les hostilités, ou en tout cas avant sa mise en service, ce navire doit être respecté et ne peut être capturé pendant toute la durée des hostilités.

Si un bâtiment-hôpital se conforme aux stipulations ci-dessus, il a droit à protection ; mais s'il est utilisé pour des buts militaires quelconques, soit pour aider militairement des belligérants de sa propre nationalité, soit pour nuire à l'ennemi, il perd le droit à protection. Le fait que le personnel est armé pour le maintien de l'ordre et pour défendre les blessés ou malades et le fait qu'un appareil de télégraphie sans fil est installé à bord ne sont pas des raisons suffisantes pour retirer la protection.

On peut mentionner une autre disposition de la Convention.

L'article 16 dit :

« Après chaque combat, les deux Parties belligérantes, en tant que les intérêts militaires le comportent, prendront des mesures pour rechercher les naufragés, les blessés et les malades et pour les faire protéger, ainsi que les morts, contre le pillage et les mauvais traitements ».

Le critérium déterminant si un navire qui prétend être un bâtiment-hôpital a droit à protection, est fourni par ces stipulations et conditions, et le résultat dépend de la manière dont on s'y est conformé. On peut envisager les faits sous différents points de vue.

D'abord, il faut examiner les circonstances afin de déterminer si le navire a été employé, en fait, aux fins charitables et légitimes prescrites par la Convention, ou s'il a été utilisé, en réalité, en totalité ou en partie, à des buts militaires, soit en faveur de la puissance belligérante à laquelle il appartenait, soit contre un autre belligérant. En second lieu on examinera la construction et l'équipement du navire, afin de s'assurer s'ils sont compatibles avec le but unique de porter aide et secours aux malheureux, — blessés, malades et naufragés — ou avec celui, envisagé partiellement ou en totalité, d'aider le propriétaire belligérant et de nuire à l'ennemi dans le sens militaire du mot.

Et enfin, on examinera le point de savoir si les faits, les conséquences raisonnables qui en découlent, rapprochés de la conduite des officiers chargés de le diriger, mènent à cette conclusion que le navire était destiné à être employé exclusivement comme navire-hôpital, conformément à la lettre et à l'esprit de la Convention, ou bien comme un navire prêt à être employé et à prendre part à un service de caractère militaire, ce qui, d'après la Convention l'exclurait de la catégorie des navires-hôpitaux reconnus, et lui ferait perdre le droit à la protection qui leur est accordée.

Je vais maintenant exposer les faits tels qu'ils résultent de l'enquête :

Le vapeur *Ophelia* était, jusqu'à l'époque de la guerre, un navire marchand, faisant principalement le trafic entre Londres et Hambourg. Le 3 août 1914, il se trouvait dans le port de Londres. Suivant un ordre du gouvernement allemand, transmis par le consul général d'Allemagne, il a été dirigé à cette date (d'après son journal de bord) « sur un port allemand pour service militaire ».

Le jour suivant, 4 août, il prit 311 passagers à bord et descendit la Tamise, en route pour Hambourg. La guerre était déclarée cette même nuit à 11 heures, entre ce pays et l'Allemagne. Dans l'après-midi du 5 août, à son arrivée à Norderney, un torpilleur allemand lui donna l'ordre de se rendre à Héligoland. Le lendemain il fit route pour l'Elbe et, ayant débarqué ses ses passagers à la jetée de débarquement de Saint Pauli, il fit route pour le port de la Hansa. Le 10 août il était à Hambourg et le journal de bord mentionne : « Le navire a été aménagé en bateau-hôpital par la Hamburg Amerika Linie pour le gouvernement allemand ». La mention suivante porte : « 12 août. Le travail à bord continue. Terminé pour le soir. Embarqué provisions ». Le 13 août il descendait l'Elbe, traversait le canal

de Kiel et mouillait à Kiel. Le lendemain (14 août) le Dr Pfeiffer prit la direction du navire comme médecin-chef. Diverses modifications furent ensuite apportées et des inspections par des médecins de la flotte eurent lieu. Puis le navire se rendit à Brunsbüttel. Alors qu'il s'y trouvait, le 11 septembre, le gouvernement allemand publia une attestation déclarant que ce navire était navire-hôpital. Cette attestation, rédigée en français et en allemand, a été trouvée à bord lors de la capture.

Voici le texte de l'exemplaire en langue française :

Désignation du navire-hôpital militaire *Ophelia* pour la guerre.

Le navire-hôpital militaire *Ophelia* a été construit par le gouvernement allemand, spécialement et uniquement dans le but de porter secours aux blessés, malades et naufragés. Son nom a été communiqué aux puissances belligérantes. Le gouvernement entend n'utiliser ce navire pour aucun autre but militaire (art. 1 et 4 de la Convention du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève).

Le commandant de la station navale de Kiel.
Kiel, 11 septembre 1914. (Signé) Bachmann.
(L. S.). Vice-Amiral.

Dans la réclamation présentée par le Dr Pfeiffer, en sa qualité de médecin du bord ou de médecin chef, pour le compte du gouvernement allemand, et dans son affidavit fourni à l'appui, il déclare « que le navire avait terminé son aménagement à Wilhelmshaven, d'où il appareilla le 6 octobre 1914. »

Au cours de l'instruction orale, le Dr Pfeiffer répondit aux questions de son conseil comme suit :

« D. — Vous avez reçu votre certificat de navire hôpital, je crois, en date du 11 septembre?

R. — Oui.

D. — A quelle date l'*Ophelia* a-t-il pris la mer pour la première fois?

R. — Le 7 octobre au soir, après que le torpilleur S. 116 eût été coulé, ce qui eut lieu à la date du 6 octobre. »

Mais en même temps il résultait de l'instruction que le navire avait quitté Brunsbüttel le 18 septembre pour Heligoland, et qu'il était resté à ou près de Heligoland pendant environ quinze jours.

Au cours de l'interrogatoire contradictoire, il fut demandé au Dr Pfeiffer pourquoi le navire avait fait ce voyage à Heligoland :

« D. — Le navire est allé à Heligoland en septembre?

R. — Oui.

D. — Pour quelle raison ?

R. — Le navire avait reçu l'ordre de s'y rendre.

D. — Vous obéissiez donc aux ordres qui vous étaient donnés?

R. — Oui.

D. — Et connaissiez-vous la raison de ces ordres?

R. — Non.

D. — A votre connaissance, ces ordres se rapportaient-ils au service hospitalier?

R. — Non, autant que je sache, non.

D. — Avant que l'*Ophelia* entreprît son voyage à Heligoland, il y avait déjà eu des combats navals entre Heligoland et la côte allemande?

R. — Oui, je l'ai entendu dire.

D. — Le mois précédent?

R. — Oui, en août ».

Le navire quitta Heligoland le 3 octobre et se rendit, conformément sans doute aux ordres reçus, à Wilhelmshaven. Le mardi 6 octobre, vers 8 h. 45 du matin, il se rendit de Wilhelmshaven à Schillinghorn et, peu avant midi, mouilla sur rade de Schillinghorn, à l'embouchure du Weser.

Les circonstances de ce jour et celles des deux jours suivants sont très importantes, car, le 8 octobre, un officier de la marine anglaise, commandant un sous-marin anglais, aperçut l'*Ophelia* occupé à certaines opérations que les plaignants prétendent avoir été exécutées dans le seul but d'accomplir son service comme navire-hôpital, mais sur lesquelles la Couronne se base pour démontrer que le navire était employé à un service militaire incompatible avec les fonctions innocentes d'un navire-hôpital.

Pour revenir à la matinée du 6 octobre, un destroyer allemand fut coulé vers 11 heures (heure anglaise) au large de l'Ems. A cette heure, l'*Ophelia* faisait route de Wilhelmshaven à Schillinghorn où il jeta l'ancre vers 12 h. 50, heure anglaise (11 h. 50 heure de l'Europe Centrale). Il y resta à l'ancre pendant 8 ou 9 heures. A 8 h. 30 du soir (heure allemande) il reçut l'ordre de se rendre immédiatement à l'embouchure de l'Ems. Il leva l'ancre, mais environ une heure plus tard, alors qu'il s'approchait d'un navire de guerre allemand, le *Beowulf*, il reçut de ce navire l'ordre verbal de retourner. En conséquence, il revint et jeta de nouveau l'ancre vers environ 11 heures du soir, en rivière.

Le médecin-chef commandant l'*Ophelia* dit que les seuls ordres qu'il reçut le 6 octobre etaient de se rendre à l'embouchure de l'Ems. Il dit ensuite avoir entendu parler du naufrage du S. 116, mais il n'en était pas certain. En fait, il ne savait pas pour quel motif il avait reçu l'ordre de partir à 8 h. 30 du soir, ni pourquoi il avait reçu vers 10 heures le contre-ordre de ne pas aller plus loin et de s'en retourner.

Le lendemain matin, l'*Ophelia* leva l'ancre, mais pas avant 10 heures; il se dirigea vers l'embouchure de l'Ems, mais, avant d'y arriver, il mouilla de nouveau à 8 h. 30 du soir, en dehors de l'île de Borkum et y resta jusqu'au lendemain matin (8 octobre) vers 7 heures. L'endroit où le torpilleur aurait été coulé était connu du lieutenant Guilleaume, l'officier de quart d'un torpilleur que l'*Ophelia* croisait ce matin-là, mais il semble qu'aucune question ne lui ait été posée et qu'on n'ait obtenu aucune indication.

Une flottille d'environ cinq torpilleurs se trouvait à l'embouchure de l'Ems, les 7 et 8 octobre, mais aucun d'eux ne semble être allé à la recherche des survivants ni avoir aidé l'*Ophelia* à le faire. On dit que l'*Ophelia* a atteint vers 10 heures le point où le S. 116 avait été coulé et a navigué en

zigzags vers le nord et l'ouest pendant environ 3 milles et qu'après avoir ainsi navigué pendant une heure il retourna à toute vapeur vers l'embouchure de l'Ems. Là, il resta à l'ancre en deux endroits différents pendant l'après-midi, la nuit du 8 octobre et jusqu'au matin du 9, et ensuite, conformément aux ordres reçus, il rentra à Hambourg.

Quarante-huit heures s'étaient écoulées entre le naufrage du torpilleur allemand et l'arrivée de l'*Ophelia* sur les lieux. La distance entre ce point et Schillinghorn est d'environ 60 milles. Il pouvait les couvrir en moins de six heures. Même en ne marchant pas la nuit, il aurait pu arriver le 7 vers le milieu du jour; il n'arriva cependant que 20 heures plus tard. Je n'ai entendu aucune explication de ce retard lamentable et probablement funeste de la part d'un navire-hôpital que l'on prétend avoir eu pour mission d'essayer de sauver les survivants. Il n'a remonté ni survivants ni cadavres au cours de ses recherches, qui ne furent pas seulement tardives, mais également trop courtes et inopérantes. Il y a eu là absence complète des soins, de la circonspection et de la conscience que l'on pouvait espérer dans une recherche de cette nature.

Mais d'autres faits se produisirent, en même temps que ces événements, dans la matinée du 8 octobre. L'*Ophelia* aperçut un sous-marin anglais. D'après le journal du bord, ce fut vers 9 h. 30 du matin (heure allemande) à environ 11 milles de Schiermonnikoog, et de nouveau à 11 h. 40, à 7 ou 8 milles plus loin. Le sous-marin anglais a aperçu aussi l'*Ophelia*. Les circonstances sont relatées dans l'affidavit du lieutenant-commandant Moncreiffe, et je ne les énumérerai pas toutes. Les heures sont données en heure anglaise. Je vais reproduire une partie de son récit dans ses propres termes : « A 10 heures du matin, le navire se trouvait à environ 4 milles 1/2 à 5 milles de moi, en un point qui pouvait être défini avec exactitude comme près de Schiermonnikoog; il m'aperçut évidemment. Il hissa un grand pavillon de la Croix-Rouge au grand mât. A ce même moment une fumée épaisse s'échappa de la cheminée, il commença à augmenter sa vitesse et prit la direction du Nord. J'augmentai alors ma vitesse à 11 nœuds. A 10 h. 5 du matin, le navire changea de route vers l'Est, augmentant toujours sa vitesse et amena le pavillon de la Croix-Rouge. Il n'y avait aucune raison pour qu'il agisse ainsi, à moins que ce ne fût comme signal à l'ennemi ou qu'il n'eût pas le droit d'arborer ce pavillon. Je modifiai également ma route vers l'Est, en maintenant le navire par mon travers babord. A 10 h. 18, le navire était droit devant et je le maintins ainsi en gouvernant S. 85 E. et lui donnai la chasse. Il parut accélérer sa vitesse d'environ 3 ou 4 nœuds. Je ne lui fis pas signal de s'arrêter, car il s'éloignait évidemment de moi et je n'avais aucun moyen de l'obliger à s'arrêter. A 10 h. 30 il était manifeste que je ne pouvais pas l'atteindre, en conséquence je réduisis à 7 nœuds et fis route au Sud. A 10 h. 45 le vapeur fit aussi route vers le Sud. A 11 heures je me dirigeai vers l'Ouest et perdis le navire de vue à 11 h. 15. A ce moment, il gouvernait toujours vers l'Ems Occidental. Il n'est pas douteux que le navire s'éloigna de moi dès qu'il m'eût aperçu, afin d'éviter la perquisition. Je suis certain que ce navire était l'*Ophelia*, car il correspond à la

description de l'*Ophelia* donnée dans l'affidavit du commandant Edward J. K. Newman de la Marine Royale, et non à celle d'aucun autre navire-hôpital allemand de ma connaissance et les photographies annexées audit affidavit et que j'ai examinées, sont bien les photographies du vapeur que j'ai vu le 8 octobre ».

Il a été admis au cours des débats que ce vapeur était l'*Ophelia*.

Le lieutenant-commandant Moncreiffe ajoute : « Je patrouillais dans ces parages depuis environ 10 heures du matin le 7 octobre, et il n'y avait pas de raison à mon avis pour qu'un navire-hôpital se trouvât où était l'*Ophelia*, tandis que je le tenais en observation le 7 octobre. Il n'y avait personne dans ces parages ni aucun navire auquel l'*Ophelia* aurait pu porter secours. A l'exception d'un sous-marin allemand que j'ai vu à environ 20 milles plus à l'Ouest, à 10 h. 30 du matin le 7 octobre et d'un zeppelin à environ 2 h. 45 de l'après-midi le 7, je n'ai rien rencontré en dehors de l'*Ophelia* les 7, 8 et 9. Le sous-marin allemand plongea dès qu'il m'aperçut. Il semblait se diriger vers le large ». Et plus loin : « En ce qui concerne la mention figurant au journal de bord de l'*Ophelia*, sur laquelle mon attention a été appelée depuis, je suis tout à fait certain qu'il n'était pas à la recherche d'un torpilleur coulé ni d'aucun autre navire ».

Le Dr Pfeiffer a nié que l'*Ophelia* eût pris la fuite devant le sous-marin. Ni le capitaine de navigation, ni aucune autre personne n'a été appelée à expliquer les opérations du navire dans la matinée du 8 octobre.

En réponse, cependant, à l'allégation que, malgré que la vitesse du commandant du sous-marin eût été portée à 11 nœuds, l'*Ophelia* ait pu s'échapper, une tentative énergique a été faite par les plaignants, pour démontrer que la vitesse maxima de l'*Ophelia* dans les meilleurs conditions était d'environ 10 nœuds et que sa vitesse, à ce moment, était d'environ 9 nœuds. Le Dr Pfeiffer dit : « La vitesse maxima était de 8 1/2 à 9 milles. » Cette tentative a complètement échoué, mais il est significatif qu'elle ait été faite. Au cours de son dernier voyage de Londres à Hambourg, comme navire marchand, et d'après son journal de bord, l'*Ophelia*, dans les 12 heures de minuit à midi, le 5 août 1914, atteignit une vitesse moyenne de 11 nœuds 1/2; et entre 1 heure et 2 heures de l'après-midi, le livre atteste 13 nœuds, tandis qu'entre 3 h. 25 et 5 h. 20 de l'après-midi, la route parcourue ressort à 27 milles ce qui équivaut à une vitesse de 13 nœuds 1/2. Aucune explication de ces chiffres probants n'a été fournie. De plus, un coup d'œil sur le dernier journal de bord du navire commencé en mai 1914 démontrera qu'au cours de plusieurs voyages de Londres à Hambourg, la vitesse enregistrée va jusqu'à 11, 11 1/4, 11 1/2, 11 3/4 et 12 nœuds. Il faut se souvenir aussi que le 8 octobre, outre l'accélération qui, d'après le lieutenant-commandant Moncreiffe a été donnée aux machines, l'*Ophelia* était sur l'Est et en excellente situation pour naviguer.

Au sujet de cette question discutée, soulevée par le récit du commandant Moncreiffe, on se demande naturellement pourquoi le navire-hôpital, ayant aperçu plus d'une fois le sous-marin, ne s'en est pas approché, plutôt que de s'en éloigner, dans le but d'obtenir une indication sur le lieu du

sinistre, le sauvetage des marins ou la possibilité de recueillir les survivants? Ceux qui commandent un véritable navire-hôpital, naviguant dans un but humanitaire, ne craignent aucun mauvais traitement d'un sous-marin ni d'un autre navire de guerre anglais.

Après avoir reçu, le 8 octobre dans la soirée, l'ordre de se rendre à Hambourg, l'*Ophelia* semble avoir navigué à son gré et n'arriva que le 10. Il y séjourna jusqu'au 15 et, dans l'intervalle, ses deux mâts ont été surélevés afin d'augmenter la portée de ses appareils de télégraphie sans fil.

Il reste maintenant à voir comment l'*Ophelia* a été utilisé depuis cette époque jusqu'à sa capture. Le 15 il quitta Hambourg et jeta l'ancre dans l'Elbe pendant la nuit, puis fit un nouveau voyage à Heligoland. Le capitaine Ridder, y prit les fonctions de capitaine de navigation le 16 octobre. Il n'est resté que trois jours à bord. Aucun autre officier de navigation n'a été appelé qui aurait pu fournir des renseignements sur les journées comprises entre le 11 septembre et le 15 octobre. Le Dr Pfeiffer s'est toujours conformé à des ordres dans la direction qu'il donna aux mouvements du navire. Il n'a pas expliqué les motifs de ce dernier voyage à Heligoland. Tandis qu'il s'y trouvait, dans la soirée du 17 octobre (peu après 7 heures du soir) il dit avoir reçu par télégraphie sans fil, du cuirassé allemand *Württemberg*, un message secret en chiffres, dont la traduction a été donnée comme suit : « Radiotélégramme du *Württemberg* au navire-hôpital auxiliaire F. Secret. 7 heures soir, octobre 17-1914. Allez immédiatement au bateau feu de Haaks. Instructions complémentaires suivront. Tross chef ».

Conformément à cet ordre, le navire se mit en route pour le bateau-feu de Haaks. Un peu après 1 heure, n'ayant pas reçu de nouvelles instructions et ne sachant pourquoi il avait été envoyé en ce point, le Dr Pfeiffer envoya un radio à la station de Norddeich. Il le rédigea en chiffres et sa teneur a été indiquée à la Cour comme il suit : « Veuillez envoyer le télégramme suivant au *Württemberg :* Suis au bateau feu de Haaks. Demande nouvelles instructions ». Peu après, l'*Ophelia* recevait le message suivant de Norddeich : « Cherchez à 3°55' est, 52°51' Nord et dans les parages. Norddeich. »

Ces deux messages ont été entendus, bien qu'ils n'aient pas été compris, par l'opérateur de télégraphie sans fil à bord du croiseur de S. M. *Lawford* qui se trouvait alors en patrouille dans la Mer du Nord. Il en fit part, immédiatement, au lieutenant-commandant Scott, ajoutant que la puissance du signal, indiquait qu'il était émis daas le voisinage. Très peu de temps après, l'*Ophelia* était en vue. Il lui fut signalé de s'arrêter par une escadre de navires de guerre anglais et le lieutenant-commandant Peters, du *Meteor*, l'aborda, mais avant son arrivée plusieurs documents avaient été jetés par dessus bord de l'*Ophelia*, sur l'ordre du Dr Pfeiffer, comme il sera exposé plus loin lorsque je traiterai de la destruction de papiers qui eut lieu à ce moment et plus tard.

Quant à ce qui se passa lorsque le lieutenant-commandant Peters arriva à bord, les réponses suivantes ont été faites par le Dr Pfeiffer :

« D. — Que se passa-t-il lorsque le lieutenant Peters monta à bord ?

R. — Le lieutenant-commandant Peters me demanda pourquoi nous nous trouvions en cet endroit et ce que nous y cherchions. Tout d'abord, je lui répondis que je n'en savais rien ».

Sur ce point, les appareils et dispositifs nécessaires à la transmission de signaux qui, au moment de la capture, existaient encore à bord, ont une importance tout à fait significative. Il portait une quantité surprenante de feux Verey de différentes couleurs, notamment 600 verts, 480 rouges et 110 blancs ; des pistolets Verey, des fusées éclairantes, des petites fusées à signaux, des feux bleus, des fusées de détresse Holme et en outre 10 grosses fusées à signaux d'une puissance inusitée pour les besoins de la signalisation. En comparaison de ces chiffres, le commandant Newman déposa que, d'après les règlements de l'Amirauté, le nombre des feux Verey qu'un croiseur de bataille ou un cuirassé de la marine de S. M. doit avoir est seulement de 100 verts, 100 rouges et 300 blancs, tandis que le nombre à entretenir à bord d'un navire auxiliaire ou d'un navire de liaison n'est que de 12 de chaque sorte. La conclusion à laquelle le commandant Newman aboutit, avec son expérience, avant d'avoir connaissance du fait que l'*Ophelia* était soupçonné d'être un navire signaleur, fut que « ce navire était sans aucun doute équipé et destiné pour faire de la signalisation. »

Les explications données à la Cour quant à la quantité de ces feux et appareils de signalisation qui avaient été en fait employés, n'a pas été très satisfaisante. Celles données au sujet des époques et des buts dans lesquels ils ont été employés a été moins satisfaisante encore. Sur ce dernier point, le Dr Pfeiffer a dit qu'ils avaient été employés, pour une partie, à accuser réception de signaux Morse et il a dit qu'ils auraient même pu être utilisés pour éclairer la surface de la mer au cours des recherches des cadavres. Aucune preuve n'a été produite au sujet de cet emploi ni quant à leur aptitude à cela et il n'est pas facile de démontrer comment des feux rouges ou verts auraient pu être utilisés pour éclairer la mer. Il y avait des signaleurs à bord, qui ont été appelés en témoignage par le Dr Pfeiffer; mais aucun d'eux n'a été appelé à déclarer comment en réalité ces feux avaient été utilisés.

Le Dr Pfeiffer n'a rien pu témoigner au sujet des quantités de signaux qui ont disparu, mais, à cet effet, il a demandé le témoignage du commissaire du bord, Herr Urbanek, qui avait la charge des approvisionnements. Lorsque ce témoin fut appelé, il déclara qu'il appartenait au Dr Pfeiffer de contrôler le nombre de feux qui avaient été mis à bord et de ceux qui avaient été utilisés. Le commissaire, cependant, tenait le livre des approvisionnements et les inventaires qui, dit-il, auraient donné le chiffre exact indiquant combien de feux avaient été brûlés, et combien ce nombre comprenait de feux rouges, blancs et verts.

A la stupéfaction de la Cour, l'interrogatoire contradictoire de ce témoin apprit que ces documents avaient été brûlés par lui pendant que le navire était dans la Tamise, quinze jours ou plus après la capture. Ils n'ont pas été jetés par-dessus bord avec les documents dont le Dr Pfeiffer se débar-

rassa avant la perquisition. Ils ont été brûlés sur l'ordre du médecin-chef, le Dr Pfeiffer. Le Dr Pfeiffer, dans sa déposition, n'a pas dit un mot au sujet de la destruction par le feu de ces documents.

Ceci m'amène à faire remarquer la gravité que les Cours des Prises ont attribuée au fait de détruire des documents, fait généralement défini dans le langage des Cours, sous le nom de « Spoliation de documents. » Leur jurisprudence a généralement eu affaire à la spoliation de documents tels que papiers de bord ou documents concernant les cargaisons. Dans les temps passés, on connaissait peu les navires-hôpitaux, mais, à mon avis, les principes s'appliquent avec la même rigueur, à tout le moins, aux documents susceptibles de faire la lumière sur la manière dont un navire, qui paraissait être uniquement utilisé comme navire-hôpital, a été réellement employé.

On trouve un utile résumé de cette jurisprudence dans le jugement rendu par le Dr Lushington dans le cas du *Johanna Emilie* [1854] (Spinks 12, p. 20-22; 2 Eng. P. C. 252, p. 262-264). J'en extrais le passage suivant : « Il faut que je dise un mot concernant la spoliation de papiers en général. Je ne sais si on trouvera dans aucun des jugements de Lord Stowell une définition formelle du mot « spoliation ». Je suis d'avis que la simple destruction de papiers ne doit pas être considérée, en toutes circonstances, comme « spoliation »; je dis : en toutes circonstances, car le principe pourrait être poussé à l'absurde. J'imagine qu'on peut dire que si, à une époque quelconque, au cours d'un long voyage, le capitaine a détruit des papiers qui n'ont pas trait à ce voyage, mais qui se rapportent à un voyage antérieur, la question ne sera pas soulevée.

Dire que dans ce cas il y a spoliation, reviendrait à dire que rien, même une lettre privée, ne pourrait être détruit après que le navire a quitté le port. Je ne suis cependant pas disposé à renoncer à l'application des règles établies par Lord Stowell, parce qu'elles sont le bon sens même, et qu'elles sont justes envers toutes les parties, mais elles ne doivent pas s'appliquer au-delà de l'intention qu'il y a mise véritablement eu égard à tous les faits de la cause...

Laissez-moi dire un mot maintenant relativement à l'époque à laquelle les papiers sont détruits. Je demande que ce que je dirai ne soit pas interprété au-delà des expressions que j'emploierai. Je considère que l'époque joue un rôle important. Si les papiers sont détruits lorsque le navire capteur est en vue, ou qu'il y a risque de capture, c'est la preuve la plus forte que ces papiers contenaient quelque chose qui était susceptible d'entraîner condamnation ; il en est de même si leur destruction a lieu au moment de la capture et s'ils sont détruits clandestinement après celle-ci ; mais si les papiers sont détruits longtemps avant, s'il n'y a aucune preuve qu'ils l'aient été dans un dessein frauduleux, dans ce cas, bien qu'il y ait spoliation et bien que, sans doute, la loi s'oppose à un tel acte pendant la guerre, le cas cependant est moins grave de sa nature. »

Sur cette question importante je citerai aussi ce que dit le chancelier Kent dans son ouvrage bien connu *Commentaires sur la loi américaine* ; « La

dissimulation de papiers essentiels pour la conservation du caractère neutre justifie la capture et la conduite au port pour mise en jugement, bien qu'elle n'exige pas d'une façon absolue une condamnation. Elle constitue une bonne raison pour refuser des dommages-intérêts lors de la restitution ou pour refuser l'apport de preuves supplémentaires pour dissiper l'obscurité de l'affaire, lorsque des doutes sérieux se sont fait jour et qu'il y avait, à première vue, lieu à une condamnation indépendamment du fait de la dissimulation. La spoliation de papiers est une occasion aggravée de suspicion. Ce seul fait peut rendre inutile tout supplément de preuve et être suffisant pour conclure à la culpabilité, mais il ne crée pas, en Angleterre, comme le fait la loi maritime d'autres pays, une *præsumptio juris et de jure* absolue; et cependant un cas qui échappe à une condamnation avec un semblable abandon est pour ainsi dire sauvé par le feu lui-même. La Cour suprême des États-Unis a suivi la règle anglaise, moins rigoureuse, et a jugé que la spoliation de papiers ne constitue pas, en elle-même, un motif suffisant de condamnation, et qu'il y avait une voie ouverte aux explications, car le fait peut résulter d'un accident, de nécessité ou de force majeure. Si l'explication n'est pas spontanée et franche, si elle est faible ou futile, si la cause se présente lourde de suspicions, ou s'il y a une présomption sérieuse de mauvaise foi, ce sont là de bons motifs pour rejeter un supplément de preuve et prononcer une condamnation pour insuffisance de preuve, l'intéressé n'étant pas autorisé à produire celle-ci. » Vol. I (12e édit, p. 158).

Ces doctrines sont saines et salutaires. A mon avis, elles sont spécialement applicables au navire qui se réclame de la qualité de navire-hôpital.

En échange de l'immunité et de la protection que chaque État belligérant, poussé par des sentiments d'humanité, consent à accorder aux navires employés à porter aide et assistance à ceux qui souffrent dans la guerre maritime, l'attitude de ces navires doit être au-dessus de tout soupçon. Il ne saurait être question d'innocence pour des navires-hôpitaux qui participent aux opérations de guerre. Leurs papiers doivent être clairs. S'ils le sont, leur conservation constitue une sauvegarde additionnelle contre la capture. Si les papiers ne sont pas conservés, s'ils sont détruits, la conclusion s'impose avec force que, s'ils avaient été produits, ils seraient devenus un témoignage éloquent de pratiques coupables.

En ce qui concerne certains documents du bord, tels que les codes secrets pour la télégraphie sans fil, les officiers judiciaires de la Couronne ne se sont pas plaints de leur destruction. A mon avis, même des documents de cette nature ne devraient pas être détruits. Ils pourraient être nécessaires pour vérifier l'exactitude des versions données concernant les messages envoyés ou reçus. Ils pourraient être mis sous scellés, et ainsi scellés n'être ouverts que sous la surveillance stricte de la Cour, et les belligérants resteraient assurés qu'aucune divulgation ne serait faite ou permise qui soit susceptible de les atteindre en aucune façon.

Mais quoi qu'il puisse être dit pour justifier ou pallier la destruction de documents de cette nature, soit en raison des ordres émanant du haut

commandement ou autrement, quelques-uns des autres documents qui ont été détruits auraient certainement dû être conservés et produits. Les registres des messages transmis ou reçus par télégraphie sans fil ou par tout autre procédé de transmission et concernant les opérations du navire devraient être conservés. Si ces messages se rapportaient aux opérations légitimes des navires-hôpitaux, ils ne pouvaient en rien nuire aux accusés ni porter préjudice au navire lui-même. S'ils sont détruits à la veille de la capture, personne ne pourrait raisonnablement se plaindre que des conclusions défavorables en soient tirées.

En ce qui concerne la destruction par le feu, en novembre (quinze jours ou plus après la capture du navire) des états des différents artifices à signaux dont il était approvisionné et de ceux utilisés par le navire depuis son affectation comme navire-hôpital, je ne trouve pas la moindre justification. En leur absence toutes les explications qui ont pu être données relativement à ces artifices et à l'emploi qui en a été fait sont d'une telle faiblesse qu'elles sont sans aucune valeur. En vertu des termes formels de la Convention, les belligérants ont le droit de visiter les bâteaux hôpitaux. Si ceux auxquels les navires sont confiés peuvent détruire impunément tous les documents et relevés du navire immédiatement avant qu'un officier ne monte à bord pour les visiter, le droit de visite devient dans une large mesure illusoire.

Après un examen attentif et minutieux de tous les faits de la cause, je constate que l'*Ophelia* n'a, en fait, jamais prêté aide, assistance ou secours à un seul blessé, malade ou naufragé; qu'il ne s'est jamais efforcé de rendre des services de cette nature; que sa construction et son aménagement, bien qu'ils eussent, dans une certaine mesure été rendus compatibles, n'étaient pas bien appropriés au service du navire-hôpital; qu'il était par contre bien équipé pour servir de navire signaleur; qu'une quantité considérable de matériel à signaux a été employée et qu'aucune explication satisfaisante n'a été donnée à l'effet d'indiquer pourquoi, quand et comment l'emploi en a été fait; que ses officiers obéissaient et étaient à tout moment prêts à obéir aux ordres émanant des navires de guerre allemands ou de navires en service auxiliaire.

Les conclusions auxquelles l'instruction m'a conduit sont que l'*Ophelia* n'était ni construit, ni aménagé, ni utilisé dans le seul et unique but de porter aide et secours aux blessés, malades et naufragés et qu'il était aménagé et utilisé comme navire signaleur dans un but militaire. Il a, en conséquence, abusé de la protection réclamée au nom de la Convention de la Haye.

La Cour décide que l'*Ophelia*, étant un navire ennemi, est condamné comme de bonne prise. Faculté d'appeler dans le délai de deux mois est accordée.

Du 21 mai 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor; Hewitt, Urquhart et Woollacott pour le réclamant.

ERRATUM se rapportant au n° 54 (Voir page 259)

Après la 4me ligne qui se termine ainsi : « répondis que je n'en savais rien », *ajouter le passage suivant :*

Le Président. – Répondez à ces deux questions : Pouquoi êtes vous ici ? Que cherchez-vous ?

R. — Il me demanda pour quelle raison nous étions dans ces parages, je lui répondis que j'avais reçu l'ordre de m'y rendre et que je ne savais rien de plus. »

Ceci concorde en substance avec la déclaration du lieutenant-commandant Peters dans son affidavit.

Quelques papiers du bord ont été remis au lieutenant-commandant, mais, autant que la Cour sache, rien ne fut dit au sujet des papiers jetés par dessus bord. Ce jour même, l'*Ophelia* fut capturé, ordre lui fut donné d'amener son pavillon et il fut conduit dans un port anglais pour être traduit devant cette Cour des Prises.

Après avoir exposé ce qui a été fait par l'*Ophelia* et montré comment il fut employé, dans la mesure où les faits ont pu être rétablis, il conviendrait de dire brièvement ce qui n'a pas été fait. En un mot, il n'y a jamais eu ni blessé, ni malade, ni naufragé à bord, pas un brancard, pansement ou instrument de chirurgien n'a été utilisé, soit sur le navire soit en liaison avec lui et aucun service ni aucun secours aux blessés, malades ou naufragés, n'a jamais été rendu soit par l'*Ophelia* soit par quelqu'un de son personnel. Ceci n'est pas concluant contre le navire, évidemment, s'il apparaît par ailleurs qu'il était aménagé et tenu prêt à rendre de tels services là où ils pouvaient être rendus.

Après avoir été capturé et amené au port, il a été, bien entendu, examiné tant sous le rapport de sa construction que sous celui de son aménagement comme navire-hôpital. Je m'occuperai brièvement de ces questions. Je ferai tout d'abord remarquer qu'il n'y a pas de formule-type d'adaptation au rôle de navire-hôpital, ni en ce qui concerne la construction, ni au regard de l'aménagement et il a été déjà dit que l'*Ophelia* était seulement destiné à être utilisé comme navire auxiliaire.

En plus des renseignements fournis oralement au nom des plaignants et de ceux donnés pour la Couronne dans la déposition du commandant Newman de la Marine Royale, j'ai fait moi-même des observations au cours d'un examen de l'*Ophelia*. La description du navire, de ses aménagements, de son organisation sanitaire et de son équipement a été exactement donnée par le commandant Newman dans sa déposition et il serait inutile de les rappeler ici. Sa conclusion a été que, d'après les exigences et règles de l'Amirauté anglaise, l'*Ophelia* était tout à fait inapte à être employé comme navire-hôpital. Comme il n'y a pas de formule-type de cette aptitude utilisable dans tous les cas, tout en acceptant complètement les constatations du commandant Newman, je ne suis pas disposé à dire (bien que les défectuosités signalées existent sans aucun doute) que le navire n'était pas en fait adapté, quoique d'une façon inadéquate et imparfaite, à remplir l'objet d'un navire-hôpital. Qu'il ait été construit et aménagé uniquement dans ce but, c'est une question tout à fait différente.

55

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 26 mai 1915

Marchandise ennemie, Transfert, Acceptation de traite, Interdiction de commerce avec l'ennemi, Confiscation.

Lorsque la propriété des marchandises n'a pu passer d'un vendeur ennemi à un acheteur anglais que par l'acceptation d'une traite effectuée en violation de l'interdiction de commerce avec l'ennemi, ce transfert est nul et la marchandise est confiscable.

(Navire allemand *Barenfels* [cargaison]. — 2e affaire).

J. Grain, président :

Dans cette affaire, le conseil des plaignants, la Chartered Bank of India, Australia and China, réclame la relaxe de certaines marchandises (articles de mode) qui se trouvaient à bord du paquebot allemand *Barenfels* capturé à Port-Saïd en octobre 1914, pour le motif que la propriété en était passée à une maison reconnue anglaise, MM. Diethelm et Co, négociants à Colombo, Ceylan.

Le Procureur s'oppose à cette relaxe pour le motif que la propriété n'était pas passée à MM. Diethelm et Co mais était restée au consignateur, une maison reconnue ennemie, en pays ennemi.

Les faits sont les suivants : Les marchandises en question ont été chargées sur le vapeur allemand *Barenfels* par MM. E. G. Kistenmacher et Co, de Leipzig (vendeurs) à Hambourg, le 9 juillet 1914 et consignées à MM. Diethelm et Co de Colombo, Ceylan (acheteurs) à l'ordre des chargeurs, « documents contre acceptation ». Une lettre de change de 66 l. st. 16 s. 9 d. a été tirée sur MM. Diethelm et Co le 22 juillet 1914. Cet effet a été dûment escompté par la Chartered Bank of India, Australia and China à la même date, 22 juillet. Le 11 août 1914, l'effet a été accepté par MM. Diethelm et Co et les documents leur ont été remis. Le vapeur *Barenfels* a déjà comparu devant cette Cour et une ordonnance de « détention et de restitution après guerre » a été rendue.

Le Procureur soutient que l'acceptation de la traite le 11 août, après déclaration de guerre avec l'Allemagne, tombe sous l'inculpation de commerce avec l'ennemi et que, en conséquence, le contrat intervenu entre la maison allemande Kistenmacher et Co et Diethelm et Co, la maison anglaise, n'a jamais été exécuté et est nul, que la propriété des marchandises n'est jamais passée à la maison anglaise, mais reste aux mains de la maison allemande. Il cite, à l'appui de son argumentation, les proclamations concernant le commerce avec l'ennemi en date des 5 août et 9 septembre, les cas Griswold c. Waddington [1829] (16 Johnson's Rep. 458)

Small c. Lumpkin [1877] (28 Grattan 832), Kershaw c. Kelsey [1868] (100 Massachusetts, 561), (Scott's Cases on International Law, p. 504-536, 535), les affaires du *Hoop* [1799] (1 C. Rob. 196; 1 Eng. P. C. 104), du *Panariellos*, *suprà* p. 209) et de l'*Odessa* (*suprà* p. 107) [1915], ces dernières jugées par Sir Samuel Evans devant la Cour anglaise des Prises.

Le conseil des plaignants accepte la loi telle qu'elle est, mais maintient qu'il n'existe pas de preuve, devant la Cour, de commerce avec l'ennemi, ni de transmission d'argent à l'ennemi, qui placeraient cette affaire sous la loi relative au commerce avec l'ennemi ; que l'acceptation de la traite ne profitait pas à la maison ennemie, mais seulement à la banque anglaise, la Chartered Bank of India ; et, attendu que cette banque avait déjà payé la maison allemande avant la déclaration de guerre, que l'acceptation constituait seulement un remboursement fait par une maison anglaise à une banque anglaise, d'une somme déjà versée par la banque avant la guerre ; et il cite aussi les cas auxquels le Procureur s'est référé comme démontrant que la question réelle qui se pose, dans toutes ces décisions, sur la définition du commerce avec l'ennemi, est : cette transaction a-t-elle pour effet de procurer un bénéfice à l'ennemi ? Il maintient que dans le cas présent, l'ennemi n'a tiré aucun bénéfice du fait de l'acceptation des traites.

Je suis indubitablement convaincu que les transactions dont il est question tombent sous la loi du commerce avec l'ennemi. L'acceptation de la traite par MM. Diethelm et C° était une clause essentielle de la transaction intervenue entre la maison allemande Kistenmacher et C° et la maison anglaise Diethelm et C°. La maison allemande accepte d'expédier et de vendre les marchandises et la maison anglaise de se porter acheteur et de payer. Le contrat réel est passé entre ces deux maisons et, en conséquence, l'acceptation forme partie d'une opération commerciale avec l'ennemi bien que le bénéfice que l'ennemi pourra réellement en tirer soit éloigné.

La Chartered Bank of India n'est qu'un intermédiaire qui, afin d'aider la maison allemande, consent à avancer des fonds sous la garantie des documents qui sont entre ses mains et elle n'est en conséquence qu'un créancier gagiste dont la réclamation, conformément à la décision rendue dans l'affaire de l'*Odessa* [1915] (*suprà* p. 107), ne saurait être prise en considération. Comme le contrat, dans le cas actuel, était passé sous la clause « documents contre acceptation », la propriété des marchandises n'est pas transférée jusqu'à ce que l'acceptation ait été donnée, et mon avis étant que l'acceptation, qui a été donnée postérieurement à la déclaration de de guerre, constitue un acte de commerce avec l'ennemi et est en conséquence illégal et nul, je prétends que, dans les circonstances de la cause, il n'y a pas eu acceptation, que la propriété des marchandises appartient encore à la maison allemande et n'a pas été transférée à la maison anglaise Diethelm et C°.

Il a été soutenu par le conseil des plaignants que, même si l'acceptation était considérée comme un acte de commerce avec l'ennemi, cela n'empêcherait pas le transfert de la propriété.

Je crois qu'il pensait bien lui-même que son opinion ne reposait pas sur une base très solide ; mais comme la question a été soulevée, je puis bien dire aussi que si je décide, à bon droit, que cette acceptation équivaut à un acte de commerce avec l'ennemi, je n'hésite pas à déclarer que le contrat complété par une acceptation illégale est nul, comme étant contraire à l'ordre public et préjudiciable à l'Etat et que, le contrat étant nul, la propriété des marchandises ne peut pas avoir été transférée.

Je déclare en conséquence que les marchandises en cause sont des marchandises ennemies, en l'espèce la propriété de MM. E. G. Kistenmacher et C° de Leipzig. MM. Diethelm et C° sont déboutés de leur plainte et la relaxe demandée par la Chartered Bank est refusée.

Du 26 mai 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte. — Grain, président.

56

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siègeant à Alexandrie), 26 mai 1915

Caractère ennemi ou neutre des marchandises, Vente, Clause « pas d'arrivée, pas de vente », Saisie en cours de voyage, Remise du connaissement, Acceptation des traites, Intention, Transfert de propriété.

Dans une vente de marchandises d'un sujet ennemi à un sujet neutre, la clause « pas d'arrivée, pas de vente » ne suffit pas à faire que les marchandises saisies en cours de voyage doivent être considérées comme propriété ennemie alors que le connaissement a été délivré et les traites acceptées et qu'il ne semble pas que, dans l'espèce, les parties aient eu l'intention de conserver la propriété au vendeur.

(Navire allemand *Derfflinger* [cargaison]. — 2e affaire).

J. Grain, président :

Le conseil des plaignants demande la relaxe de 50 caisses de soies de porc se trouvant sur le vapeur *Derfflinger* lorsqu'il a été saisi comme prise de guerre. La Cour a déjà eu à s'occuper de ce vapeur et il a été rendu à son sujet une ordonnance de confiscation et de remise à la Couronne.

Le Procureur comparaît et au nom de la Couronne s'oppose à la relaxe, demandant la confiscation des marchandises comme cargaison ennemie.

Les faits sont les suivants :

Le ou vers le 2 juin 1914, F. H. Van Stade, citoyen américain de New-York, a acheté à une firme allemande, Eduard Meyer et C°, de Tsingtau, Chine, 50 caisses de soies de Tsingtau qui ont été chargées à bord du *Derfflinger*,

à Tsingtau le 23 juin et consignées à Van Stade à New-York. Une lettre de change de 928 l. st. 2 s. 6 d. a été tirée au compte de Van Stade sur la London Joint Stock Bank de Londres. Elle a été acceptée le 22 juillet, les connaissements ont été remis et l'effet a été payé le 31 octobre 1914. Le contrat d'achat conclu en date du 2 juin 1914, entre les vendeurs et Van Stade, l'acheteur, contient la clause suivante : « Le présent contrat est fait sous réserve de grèves, inondations, incendie, peste, rixes, guerre, rébellion et autres causes de force majeure. Pas d'arrivée, pas de vente. L'assurance sera couverte par l'acheteur. »

Le seul point à déterminer dans cette affaire est de savoir dans quelle mesure le transfert de la propriété est atteint par la clause « pas d'arrivée pas de vente », qui est stipulée dans le contrat.

Le Procureur, au nom de la Couronne, soutient que ces mots constituent une condition spéciale du contrat et que, jusqu'à ce que cette condition ait été remplie, la propriété des marchandises n'est pas transférée, que les marchandises n'étant pas arrivées à New-York, la vente est annulée et que la propriété des marchandises reste aux vendeurs, la maison ennemie de Tsingtau.

Le conseil de Van Stade soutient que les mots « pas d'arrivée pas de vente » ne sont qu'une garantie du vendeur contre une action pour défaut de livraison, dans le cas où, par accident, les marchandises n'arriveraient pas.

A l'appui de cette thèse, le conseil produit un affidavit du plaignant dans lequel il déclare que le contrat à été conclu à New-York et que les mots « pas d'arrivée pas de vente » ont une signification bien établie auprès des négociants de cette ville qui traitent des affaires avec la Chine et veulent dire que si « les marchandises sont expédiées d'après le contrat, le contrat doit être considéré comme rempli et que le titre appartient à l'acheteur, que les marchandises arrivent ou non à destination de sorte que, si les marchandises sont perdues après chargement, le chargeur n'est pas tenu de les remplacer » et il fournit, à l'appui de son affidavit, les déclarations dans le même sens émanant de six autres maisons de commerce de New-York. Il est soutenu aussi que, si l'arrivée est nécessaire pour établir la propriété du plaignant, une arrivée a eu lieu, les marchandises étant parvenues au port d'Alexandrie, où lui, acheteur, est disposé à les accepter et à en prendre livraison; il est soutenu aussi que la Cour, pour décider sur ce point, doit prendre en considération l'intention des parties. A l'appui de sa thèse que la non arrivée n'affecte pas, entre les parties elles-mêmes, le transfert de la propriété, il fait observer que, dans cette affaire, il n'a pas été prétendu que Van Stade eût à être remboursé de son argent, pas plus que Meyer et C° n'ont jamais prétendu qu'ils devaient faire ce remboursement.

Une phrase du jugement des Lords Commissaires en appel dans l'affaire du *Sally* [1795] (3 C. Rob. 300 n. p. 31 ; 1 Eng. P. C. 28) mérite d'être citée : « Si l'on suppose que la marchandise devait devenir propriété ennemie à la livraison, la capture est considérée comme livraison » et aussi le passage

suivant de la sentence du *Copenhagen* [1799], (1 C. Rob. 288 ; 1 Eng. P. C. 138) : « Le capteur ayant, du fait de la saisie, mis obstacle à l'accomplissement du contrat, sa saisie produit le même effet qu'une livraison réelle des marchandises au consignataire » ; mais lorsque ces décisions ont été rendues, on était en présence d'un point de droit et de circonstances différentes et je ne pense pas qu'elles puissent nous aider dans le cas actuel.

Il me semble qu'en concluant dans cette affaire on doit se reporter aux intentions des parties au contrat. Si les mots « pas d'arrivée pas de vente » n'existaient pas, il n'est pas douteux que la propriété des marchandises passait de Meyer et C° (les vendeurs) à Van Stade (l'acheteur) le 22 juillet, lorsque la traite a été acceptée et les connaissements délivrés. Les mots « pas d'arrivée pas de vente » ont-ils affecté le transfert de la propriété ? L'intention existait-elle entre les parties que la propriété ne fût transférée qu'à l'arrivée ? On a prétendu qu'il était nécessaire de considérer à qui incombait le risque des marchandises jusqu'à leur arrivée. Mais comme le dit Sir Samuel Evans dans sa sentence dans l'affaire du *Miramichi* (1) : « Il se peut que l'élément du risque puisse légitimement entrer en considération dans la question de savoir si la propriété a changé ou a été transférée. Mais l'incidence du risque ou de la perte n'est en aucune façon le facteur déterminant quant à la propriété. Cpr. section 20 du *Sale of Goods Act*, 1893. Le facteur déterminant principal est celui-ci : d'après l'intention du vendeur et de l'acheteur la propriété a-t-elle été transmise ? »

Il y a quelques cas américains dans lesquels les mots « pas d'arrivée pas de vente » figurent dans les contrats notamment dans l'affaire Harrison c. Fortlage [1896] (161 U. S. 57) et dans d'autres, mais ils semblent tous être liés à des actions pour défaut de livraison ; et, comme je n'ai pas le moyen de voir le texte de ces décisions et que je les ai trouvées simplement citées dans des traités, je ne puis y puiser une assistance efficace, sauf que, d'après les détails succints qui nous sont donnés, elles ne semblent pas appuyer la théorie des maisons américaines visée plus haut, à savoir, notamment, que ces mots sont employés pour dispenser le vendeur, en cas de non arrivée des marchandises, de l'obligation de faire une nouvelle expédition en vertu du même contrat.

Il me semble que, dans cette affaire, il n'y a pas d'intention, de la part des vendeurs de conserver la propriété des marchandises comprises dans le connaissement délivré contre remise de la lettre de change acceptée. Et en employant la clause « pas d'arrivée pas de vente » ils entendaient simplement se couvrir contre des responsabilités ultérieures, en cas de non arrivée, c'est-à-dire ne pas être tenus de faire une autre consignation. Je suis d'avis qu'en se servant de cette phrase, les vendeurs n'avaient pas l'intention de se réserver la propriété des marchandises ; d'autre part, d'après les faits qui me sont soumis, l'acheteur n'a pas non plus et en aucune façon prétendu que la propriété ne lui avait pas été transférée et

---

(1) Voy. *suprà*, p. 63.

il n'a pas pensé non plus que, si les marchandises n'arrivaient pas, il eût un droit à une autre expédition ou au remboursement de la somme payée.

Dans ces conditions, j'estime qu'il était de l'intention des parties que la propriété de ces marchandises fût transférée des vendeurs à l'acheteur, le 22 juillet, lorsque la lettre de change aurait été acceptée et que les documents seraient remis; qu'en fait, elle fut tranférée à ce moment et qu'en conséquence ces marchandises sont la propriété de Frédéric Van Stade, citoyen américain de New-York et qu'il est fondé à en obtenir la restitution.

Du 26 mai 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte. — Grain, président.

57

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 4 juin 1915

Caractère ennemi des marchandises, gage, Vente par un créancier-gagiste.

Des marchandises chargées par un sujet ennemi mais qu'une banque neutre, exerçant ses droits de créancier gagiste, a vendues à un sujet britannique avant la saisie ne peuvent être considérées comme propriété ennemie et ne sont pas soumises à confiscation.

(Navire anglais *Ningchow* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La réclamation principale porte sur 233 ballots de graisse végétale formant partie du chargement du vapeur *Ningchow* de Liverpool. Ce lot a été saisi par les officiers de la douane dans le port de Liverpool le 29 octobre 1914.

Les plaignants sont la Yokohama Specie Bank L[d], 7 Bishopsgate dans la Cité de Londres, sujet japonais et Thornett et Fehr de Baltic House, Cité de Londres, courtiers en graisses, sujets anglais.

Les marchandises ont été chargées à Hankow, avant la guerre, et étaient consignées par des sujets allemands. Le navire qui en était porteur est entré à Liverpool le 19 août 1914. La Yokohama Specie Bank L[d] était endosseur et porteur des connaissements concernant les marchandises au moment du chargement et à l'époque de leur arrivée à Liverpool et elle avait, à toutes les époques essentielles jusqu'aux contrats de vente des 14 et 22 octobre 1914,

mentionnés ci-après, un gage sur ces marchandises en raison d'avances se montant à environ 600 livres sterling faites avec la garantie d'un nantissement. Ces avances avaient été faites avant la guerre. Les droits de la banque doivent donc être examinés à la lumière des principes en vigueur *ante bellum*, puisque rien n'est survenu depuis qui ait pu porter atteinte à ces droits. Les emprunteurs étaient des sujets ennemis, MM. Schnabel, Gaumer et Cie, faisant leurs opérations commerciales à Hankow, Shanghaï et Hambourg.

Les ressortissants ennemis avaient contracté pour la vente des marchandises avec une maison anglaise, MM. Mac Andrew, Morland et Cie, qui refusèrent de lever les documents relatifs aux marchandises ou de prendre livraison des marchandises elles-mêmes, après la déclaration de guerre, comme provenant de sujets ennemis. Sur ces entrefaites la banque, en sa qualité de gagiste, fit vendre les marchandises.

Le conseil de la Couronne a reconnu que les sujets ennemis qui étaient les emprunteurs auprès de la banque avaient manqué à leurs engagements et que la banque, en sa qualité de gagiste, en raison de cette défaillance et après la mise en demeure qui leur a été faite, avait le droit d'exercer son pouvoir de faire vendre, afin de rendre le gage effectif, avant que les marchandises ne fussent saisies comme prise.

En conséquence la banque, dans l'exercice de ses droits de créancier-gagiste, signa deux contrats de vente avec MM. Thornett et Fehr, en date respectivement des 14 et 22 octobre 1914, par lesquels elle vendait les marchandises en question à Thornett et Fehr aux conditions stipulées dans ces contrats.

Le conseil de la Couronne a soutenu : 1° que Thornett et Fehr n'étaient pas les acheteurs réels, mais seulement des courtiers agissant pour compte de la banque; 2° que même s'ils étaient les acheteurs, la propriété de la marchandise n'était pas passée entre leurs mains et que, nonobstant les contrats de vente, les marchandises restaient confiscables comme propriété ennemie appartenant aux emprunteurs.

En ce qui concerne le premier point, je considère comme démontré que Thornett et Fehr n'agissaient pas comme courtiers, mais comme parties principales. Sur le second point, on a dit à la Cour que, conformément à la loi applicable en matière de vente de marchandises, la propriété des marchandises n'était pas passée, au moment de la saisie, aux mains des acheteurs présumés et que les marchandises étaient restées la propriété des ressortissants ennemis, nonobstant leur emprunt à la banque et les mesures prises par celle-ci.

A mon avis, la question de transmission de la propriété est sans rapport avec la question qui doit être examinée dans cette affaire, qui est de savoir si les marchandises appartenaient à des ressortissants ennemis au moment de la saisie.

Les droits du créancier-gagiste ont été brièvement exposés dans un jugement de Lord Justice Cotton (jugement qui fut rendu en commun par le Lord Justice lui-même, Lord Justice Lindley et Lord Justice Bevan) dans l'affaire

Morritt, *in re :* Official Receiver, *ex parte* [1887] (56 L. J. Q. B. 139, p. 142 18 Q. B. D. 222, p. . 232) dans le passage suivant :

« Un contrat de gage implique que la garantie peut être mise en œuvre pour acquitter l'obligation souscrite et il permet au créancier-gagiste en possession (bien qu'il n'ait pas la propriété complète de la chose donnée en nantissement, mais une propriété spéciale seulement) de vendre, à défaut de payement et après mise en demeure adressée au débiteur et sous réserve du droit pour celui-ci de racheter à tout moment jusqu'à la vente ».

Comme je l'ai déjà dit, il a été reconnu par le conseil de la Couronne que dans cette affaire il y avait eu défaillance des emprunteurs et qu'une mise en demeure leur avait été adressée par les créanciers-gagistes avant qu'ils ne procédassent à la vente. En résumé, il est admis que les créanciers-gagistes étaient fondés à exercer leur droit de vente.

Je crois que la phrase du jugement de Lord Justice Cotton, que le débiteur peut racheter « à tout moment jusqu'à la vente » signifie à toute époque jusqu'au moment où le créancier-gagiste exerce son droit de vente en contractant valablement à cet effet.

Le droit de racheter qui appartenait aux débiteurs ennemis a donc été perdu par eux et, en conséquence, ils ont cessé d'être, de toute manière, les propriétaires des marchandises données en nantissement au moment où la banque a contracté pour leur vente, abstraction faite de toute question qui pourrait être soulevée entre les vendeurs (les créanciers-gagistes) et leurs acheteurs pour savoir si, d'après la loi relative aux ventes de marchandises, la propriété restait aux vendeurs ou passait aux acheteurs.

Étant donné le point de vue auquel je me place pour examiner cette affaire, il n'est pas nécessaire de m'occuper des faits concernant les ordres aux entrepositaires pour la mise des marchandises à la disposition des acheteurs.

Je prétends que lorsque les contrats de vente des 14 et 22 octobre ont été signés, les emprunteurs ennemis avaient cessé d'être propriétaires des marchandises qui ont été saisies par la suite. En conséquence ces marchandises ne pouvaient être saisies comme marchandises ennemies.

La banque et les acheteurs font cause commune et la banque appuie la réclamation de ses acheteurs.

Je décide, en conséquence, que les marchandises seront restituées aux plaignants MM. Thornett et Fehr.

Du 4 juin 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor, Crosley et Burn.

58

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 7 juin 1915

Marchandises saisies et restituées, Cour des Prises, Compétence, Fret, Calcul de l'indemnité pour fret, Equité, Charte-partie.

Lorsque la valeur de marchandises originairement saisies comme prise est restituée volontairement à leur propriétaire, la Cour des Prises est compétente pour décider si de cette restitution doivent être déduits le fret et les charges réclamés par l'armateur;

Et le recouvrement du fret par l'armateur doit être déterminé selon l'équité et non d'après les clauses de la charte-partie.

(Navire anglais *Jolo* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président.

La question essentielle à trancher en présence de la demande soumise à la Cour est celle de savoir si la Banque Russe pour le commerce étranger à droit à la totalité du produit de la vente d'une certaine cargaison originairement saisie comme prise, sans aucune retenue pour fret ou autres charges réclamés par les armateurs.

La forme dans laquelle la question vient devant la Cour peut n'être pas retenue afin d'écarter une complication inutile.

Le vapeur *Jolo* est un navire anglais; il quitta le port de Nicolaïeff avant la guerre, à destination de Hambourg, avec des cargaisons diverses destinées à Hambourg et à des consignataires allemands. Une partie de la cargaison consistait en deux lots d'orge, l'un de 30.280 pouds et l'autre de 156.580 pouds (soit ensemble 186.860 pouds) lesquels, ou le produit de leur vente, sont réclamés dans la présente instance par ladite Banque désignée ci-après sous le nom de Banque Russe.

La Banque Russe est une banque constituée d'après la loi de l'Empire de Russie, qui a son siège social à Pétrograd et des succursales ailleurs dans cet Empire et dans d'autres pays d'Europe, y compris l'Angleterre mais non en Allemagne ni en Autriche.

Alors que le navire faisait route, la guerre fut déclarée. Les propriétaires firent part des mouvements du navire à l'Amirauté anglaise et demandèrent des instructions. L'Amirauté annonça que le vapeur devait se rendre à Falmouth. Cet ordre fut communiqué au navire quand il passa à Gibraltar. Mais avant son arrivée au Lizard, il lui fut ordonné de se rendre à Barry Dock où il arriva le 19 août dernier. A son arrivée, la cargaison fut saisie comme prise par le service des Douanes agissant au nom du Procureur Général de la Couronne.

Le 31 août, l'assignation ouvrant la procédure de prise fut lancée contre les propriétaires des marchandises chargées sur le navire, y compris la partie réclamée ensuite par la Banque Russe. Le 2 septembre, par ordre de cette Cour, le Marshal fut autorisé à vendre la cargaison ; elle fut en conséquence vendue et le produit de la vente fut versé à la Cour. Le 4 septembre, une demande de comparution fut déposée pour le compte de la Banque Russe, réclamant comme propriétaire des 186.860 pouds.

Le navire reçut du Marshal l'ordre de se rendre de Barry à Portishead pour débarquer sa cargaison en vue de sa livraison aux acheteurs. Le 7 octobre, les armateurs firent opposition au payement du produit de la vente sans qu'avis leur en fût donné. Le but de cette opposition était de garantir le payement du fret et autres frais réclamés par les armateurs.

Peu après la saisie, le Marshal avait remis aux armateurs une reconnaissance ainsi conçue :

« Je m'engage à vous payer, après débarquement de la cargaison, le montant du fret fixé et des frais de déroutement dans les termes de la charte-partie et des connaissements ».

Conformément à cet engagement, le Marshal a déjà payé aux armateurs 1.750 livres sterling à compte.

Ensuite, les armateurs ont remis le détail de leur réclamation à l'égard de la cargaison entière, se décomposant comme suit : 1° fret, suivant charte-partie 2.118 l. 6 s. 9 d. ; 2° frais à Barry 119 l. 14 s. 6 d. ; 3° réclamation pour détention ou perte de temps 1080 livres sterling.

En vérité, plus de la moitié de cette réclamation, si elle était admise, retomberait sur la partie de cargaison réclamée par la Banque Russe.

Après avoir introduit sa demande de comparution dans cette affaire, la Banque engagea une action devant la Division du Banc du Roi de la Haute Cour, demandant que ses droits soient admis. Cette action fut, dans la suite, abandonnée et je n'ai pas besoin d'en parler davantage. Certaines communications furent échangées entre la Banque Russe et le Procureur Général dont le résultat fut que le Procureur Général consentit à restituer à la Banque le produit net de la vente de la part de cargaison qu'elle avait réclamée, contre promesse écrite d'indemnité donnée par la Banque le ou vers le 19 novembre.

Le document énonçant cet accord, est établi comme suit :

« En matière de prise.

Vapeur *Jolo*

Attendu que les marchandises mentionnées ci-après ont été saisies comme prise ; et attendu que la Banque Russe pour le commerce étranger en réclame la propriété et qu'elle a demandé au Procureur Général de vouloir bien ordonner la restitution à elle desdites marchandises ; et attendu que le Procureur Général consent à donner cet ordre moyennant la garantie suivante (et sauf telles autres conditions (s'il y en a) qui pourraient être convenues entre les parties) ;

Par suite, en considération de ce consentement du Procureur Général, ladite Banque Russe pour le commerce étranger s'engage à garantir le

Procureur Général, soit pour son compte, soit pour celui de la Couronne ou du Marshal de l'Amirauté, ou de tout officier ou fonctionnaire de la Couronne ou de la Cour des Prises, ou de toute personne agissant sous son autorité ou d'après ses instructions, ou de l'un ou de plusieurs d'entre eux, contre toutes pétitions (y compris les pétitions de droit), réclamations, procès ou demandes au sujet, à propos ou pour compte des marchandises ou de partie d'entre elles, ou du produit de leur vente ou en résultant directement ou indirectement ou se rattachant à la saisie, détention, ou relâche desdites marchandises ou d'une partie d'entre elles et contre tous frais, dommages et débours s'y rattachant. Et la Banque, par les présentes, s'engage à rembourser au Procureur Général toutes sommes qui pourraient ci-après se trouver avoir été payées ou pourraient être payées pour ces marchandises ou partie d'entre elles par un sujet ennemi. » — Suit une description des marchandises, par référence aux numéros des connaissements et le chiffre total des pouds, s'élevant en tout à 156.580 pouds.

Je dis qu'une semblable garantie a été donnée au sujet de 30.280 pouds ; ou, en tout cas, que les mêmes conditions s'appliquaient à la restitution du produit de la vente de ce lot.

Plus tard, par consentement du Procureur Général, des ordres ont été donnés, autorisant le Marshal à payer aux avocats de la Banque Russe le produit net de la vente de 30.280 et de 156.580 pouds d'orge, sous déduction de certaines sommes qui ont été retenues jusqu'à ce qu'une décision soit intervenue sur la question du fret et des débours.

Conformément à ces ordres, deux sommes de 2.500 livres sterling et de 11.000 livres sterling (ensemble 13.500 livres sterling) ont été payées à la Banque Russe sur le produit de la vente de la cargaison, laissant entre les mains de la Cour une somme d'environ 1.500 livres sterling (solde du produit de la vente) jusqu'à ce que les questions actuellement pendantes aient été tranchées

Il était nécessaire d'exposer ces faits pour permettre de comprendre les circonstances dans lesquelles la Banque Russe présente sa requête. M. Wright, conseil de la Banque, a soutenu que celle-ci était fondée à être remboursée du solde entier du produit de la vente de l'orge, sans aucune déduction pour fret ou autres charges.

La base de cette prétention était qu'en droit, le contrat intervenu entre les armateurs et la Banque, comme propriétaire de la cargaison, avait pris fin, parce que les marchandises n'avaient pas été livrées au port de Hambourg, conformément aux clauses du connaissement, et que les armateurs n'étaient pas légalement fondés à recouvrer le fret ou une partie de celui-ci, ni à réclamer un gage pour cela ni aucune allocation à ce sujet. Avant de parler des questions de droit qui ont été soulevées, je dois observer que, d'après l'examen des faits, la réclamation de la Banque se heurte à des difficultés qui semblent être insurmontables.

En premier lieu, M. Wright a soutenu que son client se trouvait dans la situation de propriétaire absolu de la cargaison, fondé à dire que la saisie avait été opérée à tort et que sa réclamation devait être considérée sans

égard à la saisie comme prise, ni à la vente, ni à la procédure de prise, ni aux conditions sous lesquelles le consentement à la restitution du produit de la vente a été donné. L'argument a été développé comme si la question n'était soulevée qu'entre la Banque et les armateurs et dépendait seulement du contrat énoncé dans la charte-partie.

La même Banque était intéressée dans une cargaison chargée et saisie dans des conditions similaires, dans l'affaire du *Corsican Prince* (1) qui vint devant cette Cour en février dernier ; je me permets de répéter ce que j'ai dit dans cette affaire sur la question de restitution par la Couronne :

« La Couronne a le droit absolu de consentir à relâcher un navire ou des marchandises capturées ou saisies, pour tels motifs qu'il lui plaira. Cependant, il ne résulte pas, comme conséquence nécessaire de cet abandon, que les marchandises n'ont pas été saisies à bon droit comme prise en vertu des droits d'Amirauté de la Couronne. Dans le cas actuel, comme l'Empire de Russie est notre allié dans la guerre il n'est pas nécessaire d'avoir une imagination bien vive pour comprendre les raisons de restituer à la Banque Russe le produit de la vente de la partie de la cargaison réclamée par elle, ce qui diffère totalement du fait de reconnaître que la saisie fut injustifiée. Et, si cela paraissait important, il appartiendrait à tout intéressé dans cette procédure, à quelque degré que ce soit, d'alléguer et de prouver que la saisie de la cargaison fut légale ».

J'ajouterai que, si cela avait paru important dans l'intérêt de la Banque dans le cas actuel, il lui eût été loisible d'invoquer et de prouver, si elle le pouvait, que la saisie de la cargaison était illégale et qu'elle était absolument fondée, d'après le droit des prises, à obtenir la restitution de la cargaison, avec ou sans frais et débours.

Elle n'a pas assumé cette tâche. La voie qu'on lui a conseillé de suivre et qu'elle a pu prendre avec beaucoup de prudence, fut d'accepter la restitution du produit net de la vente des marchandises selon les termes d'une garantie énoncée ci-dessus. Ces termes démontrent clairement que cet arrangement était une transaction et qu'il n'était admis en aucune façon que la Banque Russe eût droit à la cargaison ou au produit de sa vente.

J'ai à peine besoin de dire que, d'après les règles et les usages de cette Cour, le Marshal a agi correctement lorsqu'il entreprit de payer aux armateurs le fret et les charges déterminés, ce qui voulait dire, je crois, le fret et les charges à fixer en s'adressant aux Registrar and Merchants, conformément aux principes qui ont été posés à cet effet. Ces payements ont été partiellement effectués et le seront entièrement en fin de compte sur le produit de la vente qui est à la disposition de la Cour ; et ils sont visés par les termes larges de l'acte de garantie. Sur la base de ces faits, je suis d'avis que la Banque Russe n'est pas fondée à être payée en totalité, mais seulement à recevoir le produit de la vente après déduction du fret et des débours.

Mais, de peur que mon avis basé sur les faits ne soit considéré comme

---

(1) Voir ci-dessus, p 175.

erroné et comme l'aspect juridique de l'affaire et d'affaires analogues est d'importance générale, je traiterai également du droit applicable à de tels cas. Je puis le faire très brièvement attendu que j'ai déjà eu l'occasion de traiter ce sujet sous quelques uns de ses aspects dans les affaires du *Juno* (1) et du *Corsican Prince* (2).

Dans la première affaire, il s'agissait du fret réclamé par les propriétaires d'un navire anglais (à propos de marchandises chargées sur ce navire et condamnées comme prise) contre les capteurs ; et dans cette affaire on a comparé la situation de navires anglais et de navires neutres par rapport à leur droit au fret.

Dans la seconde affaire, j'ai examiné la question générale de la juridiction de la Cour des Prises pour accorder le fret aux propriétaires de navires anglais lorsque la cargaison a été saisie comme prise et que cette cargaison ou le produit de sa vente ont été restitués comme dans le cas présent.

Afin d'éviter des répétitions, je me référerai aux autorités citées dans ces deux décisions. J'en ai tiré certaines conclusions et je me suis permis de poser les propositions suivantes :

« La Cour des Prises s'est constamment occupée des réclamations pour fret et dommages à propos de navires ou de cargaisons capturés ou saisis, non seulement entre capteurs et propriétaires, mais aussi entre propriétaires de navires et propriétaires de cargaisons et elle a statué sur ces réclamations lorsque, soit le navire, soit la cargaison, soit l'un et l'autre ont été relâchés ; et apparemment nulle action dans des cas de ce genre n'a été soumise à une Cour de *common law*. Et il en est ainsi manifestement pour des motifs solides en droit et opportuns en pratique, car les deux Cours appliquent deux codes ou systèmes de lois différents. Les Cours des Prises examinent les réclamations conformément au Droit International, et à des principes équitables, sans être liées par des contrats dont l'effet cesse presque toujours avec la capture ou la saisie par suite de non exécution du contrat d'affrètement ; tandis que les Cours de *common law* ne déterminent que les conséquences des obligations contractuelles des parties basées sur le droit strict. Les Cours du Banc du Roi accorderaient à ceux qui réclament le fret, tout ou rien, suivant que le contrat d'affrètement a été exécuté ou non. Mais la Cour des Prises prend toutes les circonstances en considération et peut accorder, comme il a été fait dans des affaires jugées, la totalité ou la moitié du fret ou une somme *pro rata itineris* ; ou bien elle peut écarter entièrement le taux du contrat, même comme base de calcul ; Voy. l'affaire du *Twiling Riget* (C. 5 C. Rob. 82) ; ou bien elle peut refuser ou diminuer la somme pour cause de mauvaise conduite, par exemple pour résistance à la visite ou spoliation, ou refus de communiquer les papiers ».

Dans la sentence rendue dans l'affaire du *Juno*, référence a été faite à l'affaire du *The Friends* [1810] (Edw. 246 ; 2 Eng. P. C. 48). On ne s'en est pas

(1) Voir ci-dessus, p. 88.
(2) Voir ci-dessus, p. 175.

occupé longuement parce que, ainsi qu'il fut énoncé, le débat était entre armateurs et propriétaires de cargaison et non entre armateurs et capteurs, comme c'était le cas pour le *Juno*. Cette circonstance donne une grande importance à la sentence du *The Friends* à l'égard de la question actuellement soumise à la Cour. Il est donc bon de s'y reporter plus complètement.

Il s'agissait d'un navire anglais qui avait été affrété pour livrer une cargaison à Lisbonne. Le navire avait effectué son voyage jusqu'à l'embouchure du Tage quand il en fut écarté par l'escadre de blocus. Un coup de vent le rejeta ensuite en mer et il fut capturé par un corsaire espagnol, mais bientôt après il fut repris par un croiseur anglais et conduit à Madère où navire et cargaison furent vendus par les recapteurs pour se payer du sauvetage. Dans la suite il fut décidé que navire et cargaison seraient restitués. La question que la Cour avait à résoudre était celle de savoir quel fret était dû dans la circonstance. Du côté du propriétaire du navire on soutenait que la totalité du fret était due parce que le navire était effectivement arrivé à l'entrée du port de destination. Du côté du propriétaire de la cargaison, on soutenait qu'aucun fret n'était dû parce que la cagaison n'avait pas été livrée conformément aux clauses de la charte-partie. Se référant à certaines affaires concernant des navires américains à destination de la France ou de la Hollande, qui avaient été conduits dans ce pays conformément à la loi de prohibition, Lord Stowell disait :

« Dans ces affaires la Cour accorda au capitaine le bénéfice complet du fret, non pas en vertu de son contrat, pour la raison qu'en examinant la charte partie au même point de vue que les Cours de *common law*, on ne pouvait pas dire que la livraison dans un port en Angleterre fût l'exécution de ses clauses. Mais comme il n'y avait pas de contrat s'appliquant à l'état de fait existant, la Cour s'est trouvée dans l'obligation de découvrir ce qui était équitable entre les parties. Cette Cour, pas plus que les Cours de *common law*, ne siège pour faire des contrats entre les parties ; mais à titre de Cour exerçant une juridiction d'équité, elle se considère comme tenue de pourvoir, autant que cela lui est possible, à ces rapports d'intérêt qui se présentent d'une façon inattendue, sous l'empire de faits que les parties n'avaient pas prévus au cours de leurs négociations ».

Et alors il statua comme suit :

« Le cas actuel est frappé d'une malchance particulière, pour cette raison que, après que le navire eût été arrêté par les forces du blocus, il a été rejeté en mer par la tempête et qu'ayant été ensuite enlevé des mains de son capitaine, il a été conduit par les recapteurs dans un port éloigné et là, vendu avec sa cargaison, en subissant une grosse perte. Dans ce cas, par conséquent, la perte ne peut être évitée et la seule question est de savoir sur qui elle doit retomber. Si l'incapacité de terminer le voyage pouvait être imputée exclusivement à l'une des parties, il serait convenable que la perte lui incombât ; mais, en fait, le malheur est commun aux deux, car le navire et la cargaison étaient également atteints par le blocus. Le navire ne pouvait pas entrer sur lest dans le port bloqué, pas plus que la cargaison n'aurait pu y entrer sur tout autre véhicule. La perte résulte de l'incapacité

commune à l'un et à l'autre ; je crois donc que ce que l'équité suggère c'est de partager la perte et, dans ces conditions, je déciderai que la moitié du fret doit être payée ». (Edw. 248 ; 2 Eng. P. C. 49).

Dans le cas qui est actuellement soumis à la Cour, la cargaison dont il est question a été saisie comme prise ; elle a été ensuite vendue et le produit de sa vente a été versé à la Cour pour qu'il en soit disposé dans la procédure de prise. J'ai observé que, d'après les autorités et les usages de la Cour des Prises, la juridiction de la Cour en matière de fret n'est pas affectée par la relâche de la cargaison, même si elle a été relâchée par décision de la Cour jugeant la saisie injustifiée, ce qui n'est pas le cas pour la cargaison dont il s'agit ici.

D'après le *common law* le contrat d'affrètement a pris fin dès qu'il devint illégal, à cause de la guerre, de transporter les marchandises à leur destination allemande et, devant une Cour de *common law*, aucun fret ne pourrait être recouvré en vertu d'un contrat qui est ainsi devenu caduc. Un exemple de cela se trouve fourni par le récent jugement du juge Rowlatt dans l'affaire *St Enoch Shipping C^o L^td* contre *The Phosphate Mining C^o* [1915], (W. N. 197 ; Lloyds List 29 avril 1915) où le savant juge décida qu'aucun fret ne pouvait être recouvré par les armateurs pour le transport de cargaisons de coton, cuivre, phosphate et blé venant de l'Amérique du Sud et destinées à Hambourg, et qui avaient été dirigées sur Manchester.

On doit remarquer au sujet de cette décision que, bien que les cargaisons aient été en quelque sorte retenues par la Douane, il n'a pas été engagé de procédure de prise. Les cargaisons ont été restituées comme si la Douane ne s'en était jamais occupée et l'affaire a été jugée sur le même pied que si aucune saisie comme prise n'avait été effectuée. Il me sera permis de dire que la sentence dans cette affaire, bien que je ne doute pas qu'elle ait été rendue en conformité avec la loi du contrat, peut, en toute impartialité, être considérée comme préjudiciable aux armateurs. D'autre part, il est satisfaisant de noter que, si mes vues touchant les doctrines à appliquer dans de telles affaires, lorsqu'elles sont soumises à la Cour des Prises, sont correctes, on peut en faire une application plus équitable et qui fait la balance égale entre les droits des parties, lorsque le contrat qui a pris fin ne les règle plus. D'après les motifs sur lesquels ma sentence est basée, il devient inutile pour moi de prononcer sur les questions diverses qui ont été discutées touchant l'interprétation du connaissement et l'effet de la clause « de blocus et de port interdit. » Selon mon jugement la prétention de la Banque Russe au payement du produit intégral de la vente, sans aucune déduction pour fret et charges, échoue tant en droit qu'en fait et je la déboute avec dépens.

Le conseil des armateurs n'a pas soutenu, dans cette instance, qu'ils eussent droit au fret total à titre de fret contractuel. En un sens il n'était pas nécessaire, sur cette demande, de discuter ce point. Je ne prévois pas qu'on désire le discuter d'avantage. Et ainsi il convient d'ordonner que renvoi est fait aux Registrar and Merchants pour determiner la somme due

pour fret et charges relativement à toutes les cargaisons, d'après les principes posés par cette Cour dans le jugement rendu dans l'affaire du *Juno*.

Du 7 juin 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Coward et Hawksley, Sons et Chauce ; Botterell et Roche ; le Solicitor du Trésor.

59

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14 juin 1915

Navire ennemi entrant dans un port belligérant au début des hostilités, Convention VI de La Haye de 1907, Saisie en mer, Entrée dans un port anglais pour échapper a la capture par un autre belligérant ; Prise, Validité, Faits, Termes employés.

Lorsqu'un navire ennemi a été, au début des hostilités, saisi en mer et non à son entrée dans un port, les articles 1er et 2 de la Convention VI de La Haye de 1907 ne lui sont pas applicables et ce navire est confiscable ;

L'article 1er de cette Convention protège-t-il le navire ennemi venu dans un port de l'adversaire non dans un but commercial mais pour y échapper à la capture de la part d'un autre belligérant?

La validité d'une prise doit être déterminée d'après les faits réels et non d'après les termes employés au moment de la capture.

(Navire allemand *Belgia*)

Le 3 août 1914, le *Belgia*, vapeur de 8.132 tonnes, appartenant à la Hambourg Amerika Linie, se rendant de New-York et Boston à Hambourg, fut averti, par télégraphie sans fil, de l'ouverture de la guerre entre la France et l'Allemagne ; le capitaine se dirigea vers le canal de Bristol afin d'éviter la capture par les navires de guerre français et d'y attendre les instructions des armateurs. Le 4 août, il se présente devant Newport dont les autorités militaires lui refusent l'entrée parce qu'à ce moment la guerre entre l'Allemagne et la Grande Bretagne est imminente et que ces autorités craignent que le *Belgia* ne soit un paquebot allemand armé venant dans des intentions hostiles. Le Directeur des Docks s'étant rendu à bord, le capitaine lui déclare qu'il vient pour faire du charbon afin de gagner Hambourg, mais il est constaté que le navire a dans ses soutes une quantité de charbon suffisante pour ce voyage. Dans la nuit, la guerre ayant éclaté entre l'Angleterre et l'Allemagne, le *Belgia* est invité à entrer dans le port, mais le capitaine s'y refuse et le navire reste mouillé à 5 milles au delà de la bouée marquant l'entrée de la rivière Usk. Le Directeur des Docks se rend alors de nouveau à bord avec quelques hommes armés, il annonce au capitaine l'ouverture de la guerre et fait amener le *Belgia* à Newport. Suivant l'affidavit du surveillant des Douanes le navire fut saisi comme prise dans le dit port le 4 août 1914. Le 13 août, est demandée sa confiscation comme navire « saisi *en mer* par l'officier des Douanes de S. M. du port de

Newport » ; les mots « en mer » avaient été d'ailleurs ajoutés au texte primitif de la demande.

Devant la Cour, on invoque au nom du Procureur Général que le navire a été capturé en mer et non dans un port ou en entrant au port ; il n'y a pas lieu de s'arrêter aux termes employés dans l'affidavit et dans la demande première de confiscation car, au début de la guerre, les autorités douanières n'appréciaient pas exactement le sens des termes visant le cas de prise. En fait, le navire a été capturé en mer et la Convention VI de La Haye ne s'y applique pas.

Au nom des propriétaires du navire, on répond que le mot « port » dans une convention internationale n'a pas le même sens étroit que dans un document commercial, qu'il doit recevoir une interprétation très large, que les autorités du port exerçaient leur autorité bien au delà de Newport et notamment au point où le *Belgia* a été capturé, que ce point était compris dans les limites du port fiscal visé dans un ordre du 28 décembre 1847. On ajoutait que le navire, à tout le moins, entrait dans le port et était, par suite, couvert par la Convention VI.

A cette argumentation, on répond, au nom de la Couronne, que le *Belgia* ne saurait se prévaloir de la Convention VI laquelle ne sert qu'à favoriser le commerce ; or, en cherchant à entrer à Newport, le *Belgia* n'a pas voulu y commercer mais y a cherché une protection contre la capture.

Sir Samuel Evans, président :

Les circonstances dans lesquelles ce navire fut capturé m'ont été complètement exposées et je dois décider dans cette affaire conformément à ce qui a été réellement fait et non pas d'après les termes, exacts ou non, employés par les profanes dans le port ou près du port de Newport au début de cette guerre, alors que les gens n'étaient familiarisés ni avec la nomenclature ni avec les stipulations qui ont été faites depuis lors.

En fait, je constate que ce navire fut capturé en mer après l'ouverture des hostilités, c'est-à-dire vers 4 heures du matin, à l'endroit qui est approximativement marqué sur la carte que j'ai devant moi et qui est décrit dans l'affidavit du Directeur des Docks comme suit : « Le bateau-feu anglais et gallois est à environ 3/4 de mille E. S. E. et le Spit à environ 1 mille N. E. Il se trouvait donc à 3 milles 3/4 de la côte du comté de Somerset et à 5 milles de la bouée cloche (marquant l'entrée de la rivière Usk) ». Ayant été capturé là et dans ces circonstances, je conclus qu'il a été saisi en mer. S'il en est ainsi, je n'ai pas à m'inquiéter de la Convention VI de La Haye, articles 1er et 2 ; mais, par déférence pour l'argument du conseil des réclamants, je dirai quelques mots sur ce sujet.

Je doute fort que ce navire fût un navire qu'on avait eu l'intention de protéger par cette Convention dans les circonstances où il se trouvait au moment de la capture. Le préambule de cette Convention dit : « Les Contractants, désireux de garantir la sécurité du commerçe international contre les surprises de la guerre et voulant, conformément à la pratique moderne, protéger autant que possible les opérations engagées de bonne foi et en cours d'exécution avant le début des hostilités, ont résolu de conclure une Convention à cet effet ».

L'Allemagne était partie à cette Convention sous certaines réserves, notamment au sujet de l'article 3 et d'une partie de l'article 4. L'article 1er concerne cette affaire. Il envisage le cas d'un navire se trouvant déjà dans

un port au début des hostilités et aussi le cas d'un navire qui a quitté son dernier port de départ avant le commencement de la guerre et qui entre dans un port ennemi alors qu'il ignore toujours que les hostilités ont éclaté. A mon avis, ce n'était pas du tout dans un but commercial que ce navire entrait dans ce port ou se proposait d'y entrer. Je ne crois pas à l'histoire du capitaine du *Belgia* disant qu'il se proposait de faire du charbon. C'était son excuse pour venir. Il désirait gagner un lieu où il aurait pu éviter la capture par les croiseurs français et recevoir des instructions de son gouvernement.

Quoi qu'il en soit, mon opinion bien nette est que ce navire n'était pas entré et n'entrait pas dans ce port, à l'époque de la capture, dans le sens de l'article premier.

Dans l'affaire du *Möwe* (1), j'ai déjà dit quel est, à mon avis le sens du mot « port » quand il est employé dans cet article et je ne le répèterai pas. Mais, quand bien même le sens propre à donner au mot « port » dans cet article serait celui de « port fiscal », je ne suis pas du tout convaincu que le *Belgia* ait été capturé dans les limites du port fiscal. Cela doit être prouvé par ceux qui s'appuient là dessus et le conseil des réclamants ne m'a pas du tout démontré, d'après les plans, que cet endroit se trouvait dans les limites du port fiscal. Ceci est tout à fait sans importance attendu que le navire n'a pas été capturé en entrant au port ; il a été capturé en mer et il n'a pas droit à la protection accordée aux navires de commerce engagés dans l'exercice de leur commerce d'après l'article 1er de la Convention VI. Le navire était en conséquence sujet à confiscation. Sa nationalité est hors de contestation et j'ordonne sa confiscation et sa vente.

Du 14 juin 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor ; Pritchard and Sons.

60

Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 18 juin 1915

DOMICILE COMMERCIAL, SUJET ALLEMAND, CARACTÈRE ENNEMI DES MARCHANDISES, CONFISCATION.

L'établissement d'un domicile commercial dans un pays suppose l'intention de s'y fixer pour une durée illimitée ;

Et cette intention n'apparaît pas dans le fait d'un sujet allemand qui, ayant

(1) Voy. *suprà* p. 41.

exercé et exerçant encore son commerce à Hambourg, vient à Colombo, y fait des affaires, y fait un séjour, d'ailleurs interrompu, de quelques années et y prend à bail une maison pour se loger;

Par suite, les marchandises lui appartenant et chargées sur navire allemand sont marchandises ennemies et comme telles confiscables.

(Navire allemand *Rostock* [cargaison])

M. Grain, juge :

Dans cette affaire, le Procureur demande la condamnation d'un cargaison de coprah, de soies de porc et autres marchandises, chargées sur le vapeur *Rostock*, navire allemand, à Colombo (Ceylan) par Karl Festin et consignées par lui à Karl Festin à Hambourg. Les marchandises ont été chargées le ou vers le 13 juillet à Colombo, facturées et consignées à Karl Festin Esq. de Hambourg par Karl Festin de Colombo ; la facture portait Hambourg imprimé à gauche de l'en-tête et Colombo à droite. Les traites tirées sur l'Anglo-Austrian Bank de Londres et la Deutsche Bank de Berlin ont été escomptées à la National Bank of India à Colombo, mais elles n'ont jamais été acceptées en raison de l'ouverture de la guerre. Il n'a pas été contredit que Karl Festin de Colombo est aussi le Karl Festin de Hambourg et que les deux maisons de commerce appartenaient à la même personne, savoir Karl Festin.

Le Procureur soutient que, d'après les faits qui sont soumis à la Cour, la propriété avait passé de l'expéditeur Karl Festin de Colombo à Karl Festin de Hambourg et que, même s'il n'en avait pas été ainsi, elle serait néanmoins propriété ennemie, le domicile commercial de Karl Festin étant Hambourg et non pas Colombo.

Le conseil de la National Bank of India demande la remise de ces marchandises à Karl Festin de Colombo, afin qu'elles puissent être transmises à la National Bank of India qui a escompté les traites. Il ne peut s'attacher à la réclamation directe de la Banque en raison de la décision rendue dans le cas de l'*Odessa* (1) et dans les affaires antérieures qui ont conduit à cette sentence. Mais il soutient que les marchandises doivent être remises à Karl Festin de Colombo pour la raison que, comme expéditeur, il en conservait toujours la propriété, qu'un domicile commercial avait été établi par Karl Festin à Colombo et que, de ce fait, il avait droit à cette restitution.

En ce qui concerne la question de domicile commercial, on a présenté deux affidavits de M. E.-H. Lawrence, directeur de la National Bank of India à Colombo, dans lesquels il déclare que Karl Festin « était un résident, exerçant son commerce à Colombo depuis cinq ans avant le 22 octobre 1914, sauf pendant les périodes de décembre 1910 à mars 1911, pendant laquelle il se rendit en Australie et de décembre 1912 à avril 1913 pendant laquelle il se rendit en Allemagne pour raisons de santé. » Il est dit également que Karl Festin résida pendant quelque temps à l'hôtel Bristol,

(1) Voir ci-dessus p. 107.

à Colombo et qu'ensuite, depuis trois ans, il habitait à Colombo une maison « prise à bail et meublée par lui. » Il résulte des affidavits qu'il quitta Colombo le 22 octobre 1914 « à la demande du Gouvernement de Ceylan » et, autant qu'on a pu s'en convaincre, il se dirigea sur la Hollande par vapeur hollandais, et je suppose que ce fut parce qu'à cette époque c'était le seul moyen possible de gagner sa ville natale, Hambourg. W.-F. Ross, employé de la National Bank of India, témoigne également et déclare qu'en 1889, d'après les pièces reçues de la banque à Londres, où il était employé à cette époque, il savait que Karl Festin faisait le commerce comme exportateur d'Allemagne, mais que, depuis cinq ans environ, autant qu'il peut se souvenir, Karl Festin vint à Colombo et depuis cette époque des relations d'affaires s'établirent et se poursuivirent entre la Banque de Colombo et Karl Festin.

Le Procureur et le conseil des plaignants m'ont cité un grand nombre de décisions à l'appui de leurs thèses respectives relativement à la question du domicile commercial : le *Harmony* [1800] (2 C. Rob. 322; 1 Eng. P. C. 241), le *Jonge Klassina* [1804] (5 C. Rob. 297 ; 1 Eng. P. C. 485), *Mitchell* c. *United States* [1874] (21 Wall. 350; Scott's Cases 605), le *San Jose Indiano* [1814] (2 Gall. 267; Scott's Cases 614), le *Hermann* [1802] (4 C. Rob. 228; 1 Eng. C. C. 270 n), le *Indian Chief* [1800] (3 C. Rob. 12; 1 Eng. P. C. 251), le *Venus* [1814] (8 Cranch 253; Scott's Cases 591), le *Packet de Bilbao* [1799] (2 C. Rob. 133; 1 Eng. P. C. 209), le *Jacobus Johannes* (Lords 10 février 1785) et le *Osprey* (Lords 28 mars 1795) décision rapportée dans l'affaire du *Vigilantia* [1798] (1 C. Rob. 1 p. 14; 1 Eng. P. C. 31 p. 34), et il n'est pas douteux que ces sentences sont d'un certain secours pour arriver au principe sur lequel on peut baser une décision. Mais en les lisant, il devient de plus en plus évident que chaque cas doit être jugé d'après ses propres mérites. Et, comme Lord Stowell le dit dans son jugement du *Harmony*, c'est « en elle-même une question présentant une difficulté considérable, qui dépend d'une grande variété de circonstances, à l'égard de laquelle on peut à peine poser des règles générales précises. »

Mais le jugement du juge Swayne dans l'affaire *Mitchell* c. *United States*, est d'un grand secours pour arriver aux principes de la doctrine du domicile commercial. Au cours de son jugement, il déclare que la définition reconnue du domicile est : « la résidence en un endroit particulier, accompagnée de la preuve positive ou de la présomption de l'y continuer pour un temps illimité,.. » *Guier* c. *O'Daniel* [1806] (1 Bin. (Penn.) 349 n. par Rush. P. p. 352) et il disait plus loin : « Pour constituer le nouveau domicile, deux choses sont indispensables : 1° la résidence dans la nouvelle localité et 2° l'intention d'y rester. Une simple absence d'un domicile fixe, même pendant longtemps, ne peut impliquer le changement. Il faut qu'il y ait intention (animus) de changer le précédent domicile pour un autre. Tant que le nouveau domicile n'est pas acquis, l'ancien demeure. » (21 Wall. p. 351; Scott's Cases p. 606).

Dans le cas actuel, les marchandises sont consignées par un individu de nationalité allemande, à lui-même à Hambourg et chargées sur un navire

allemand; en conséquence, la présomption est qu'elles sont marchandises ennemies et il appartient au plaignant de me convaincre qu'il a établi son domicile commercial à Colombo et que pour cette raison il a droit à réclamer ses marchandises. Nous rencontrons ici quelque difficulté, car Karl Festin, en faveur de qui la réclamation est déposée, n'a pris en apparence aucun intérêt à la question, et je dois en conséquence m'en rapporter entièrement aux affidavits du directeur de la National Bank en ce qui concerne les intentions de Karl Festin relatives à son changement de domicile. Des faits tels que celui d'un homme abandonnant son ancien domicile en un lieu, emmenant sa femme et ses enfants dans sa nouvelle résidence, ou la preuve fournie par l'individu lui-même qu'il n'avait pas l'intention de retourner à son ancien domicile mais qu'il avait celle bien arrêtée de se fixer dans le nouveau pays, qui ont été d'un si grand secours dans quelques-uns des cas cités, font complètement défaut dans cette affaire. Par exemple dans l'affaire du *Hermann*, il a été prouvé que le plaignant avait quitté Londres avec sa femme et ses enfants pour se rendre à Embden, qu'il s'y établit avec sa famille, devint citoyen d'Embden et y resta six ans. Mais des faits de cette nature font défaut dans le cas actuel qui repose sur des périodes de résidence interrompue.

Pitt Cobbett dans ses *Leading Cases on International Law*, t. II, p. 25, dit que : « lorsqu'une personne est domiciliée en pays neutre, mais possède une maison de commerce en pays ennemi, elle sera considérée comme ayant le caractère ennemi. » Ceci est basé sur le jugement de Lord Stowell dans le cas du *Jonge Klassina* (5 C. Rob. 297; 1 Eng. P. C. 485) dans lequel il est dit : « Un individu peut avoir des maisons de commerce dans deux pays et, s'il exerce la profession de négociant dans les deux, il est susceptible d'être considéré comme étant sujet des deux pays relativement aux transactions prenant naissance dans ces pays. »

Ai-je devant moi la preuve positive ou la présomption que Karl Festin ait manifesté une intention quelconque d'abandonner son caractère ennemi et de devenir un négociant résidant à Ceylan ? Il est apparemment un homme né et élevé en Allemagne qui, pendant des années, a exercé son commerce à Hambourg, qui le fait encore, y réside sans doute actuellement et qui a été invité par les autorités à quitter Ceylan (on peut supposer que c'est en raison de sa nationalité allemande).

On me demande maintenant de dire que les affidavits du directeur de la National Bank sont suffisants pour établir le fait que Karl Festin a abandonné son ancien domicile allemand et a prouvé son intention de rester à Ceylan pendant un temps illimité. Mais que démontre la preuve qui m'est fournie? Simplement que Karl Festin vint à Colombo vers octobre 1909, qu'il a séjourné à l'hôtel Bristol et commencé ses opérations avec sa maison de Hambourg; qu'il a quitté Colombo pour l'Australie en décembre 1910 et qu'il n'est revenu à Colombo qu'en mars 1911 ; qu'il a de nouveau quitté Colombo en décembre 1912 pour se rendre en Allemagne et qu'il n'y est revenu qu'en avril 1913. On prétend que son retour en Allemagne avait pour cause son état de santé, mais, s'il en était ainsi, cela tend

simplement à démontrer que Ceylan n'était pas l'endroit qui lui convenait pour en faire sa résidence permanente. Il est exact qu'il a loué une maison à Colombo, mais un négociant qui sait qu'un certain temps sera nécessaire pour établir sa nouvelle filiale, peut, dans un but de confort, louer une maison plutôt que d'habiter à l'hôtel, cela sans qu'il ait l'intention d'y rester d'une façon permanente ou pour une durée illimitée.

Peut-on dire que cette preuve soit suffisante pour me convaincre que cet Allemand de naissance, qui a résidé en Allemagne pendant la plus grande partie de sa vie et qui exerçait son commerce à Hambourg, a maintenant abandonné son pays et sa ville natale, Hambourg et qu'il s'est transformé de négociant allemand en négociant de Ceylan? Je crois que je tirerais sur la doctrine du domicile commercial jusqu'au point de rupture, si je considérais cette preuve comme suffisante. Je dois donc décider, dans la présente affaire, qu'il n'y a pas preuve suffisante pour démontrer aucune intention de la part de Karl Festin de rester à Colombo pendant un temps illimité ni l'intention d'acquérir un nouveau domicile, que son ancien domicile, savoir celui de Hambourg, subsiste et qu'en fait il n'a pas acquis de domicile commercial à Colombo (Ceylan).

En ayant ainsi décidé, il n'est pas besoin que je dise si la propriété a passé ou non de Karl Festin, négociant à Colombo, à lui-même Karl Festin de Hambourg. La relâche est refusée et la réclamation rejetée, je rends une sentence de confiscation et de vente avec faculté de présenter requête.

Du 18 juin 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie). — Grain, président. — A. Preston (Procureur Général) pour la Couronne; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

61

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 14-21 juin 1915

Cour des Prises, Décision, Motifs ; Marchandises capturées, Conservation in specie, Pouvoir de la Cour des Prises, Vente ou réquisition en cours d'instance, Procédure, Droit international ; Ordre XXIX des Prize Court Rules, Réquisition en cours d'instance, Ordre en Conseil contraire au droit international.

La Cour des Prises peut rendre une décision immédiate et renvoyer l'énoncé des motifs de cette décision à une date ultérieure.

La Cour des Prises a, durant l'instance, le pouvoir de traiter comme elle le juge convenable les marchandises capturées qui sont en sa possession, sans être

tenue de les conserver in specie, *sauf ultérieurement restitution en nature ou en valeur si la capture est jugée irrégulière ;*

La vente, la remise sous caution ou la réquisition, durant l'instance de prise, de marchandises capturées sont matières de procédure et ne sont pas régies par le droit international.

La réquisition par l'État, durant l'instance de prise, de marchandises saisies, prévue par l'ordre XXIX des Prize Court Rules, *ne va à l'encontre d'aucun principe de droit international ;*

Et dès lors il n'y a pas lieu de se demander si la Cour devrait obéir à un Ordre en Conseil contraire au droit international.

(Navire suédois *Zamora* [cargaison])

Le *Zamora*, navire suédois, ayant quitté New-York le 20 mars 1915, à destination de Stockholm, transportant, entre autres choses, 400 tonnes de cuivre consignées à la Compagnie commerciale suédoise de Stockholm, fut saisi en mer le 8 avril. Le cuivre avait été déclaré contrebande de guerre absolue par Ordre en Conseil du 29 octobre 1914. La procédure de prise étant en cours et le navire et sa cargaison étant sous la garde du Marshal de la Cour, le Procureur Général demanda la remise à la Couronne, pour son usage, des 400 tonnes de cuivre, conformément à l'ordre XXIX des *Prize Court Rules*. Cet ordre, dans la rédaction que lui a donnée l'Ordre en Conseil du 29 avril 1915, autorise le juge des prises à prescrire la remise à la Couronne, après estimation, d'un navire ou de marchandises non encore condamnés lorsqu'ils sont réclamés pour l'usage de la Couronne. Devant la Cour, l'Attorney General fit valoir que c'était là l'exercice du droit de réquisition qui appartient d'une façon générale à la Couronne et que, si cet exercice prenait ici une forme particulière, c'était pour écarter la possibilité d'un conflit entre les fonctionnaires de la Cour et l'Éxécutif. Il invoqua, d'autre part, quant à la validité de l'Ordre en Conseil, que jamais un neutre n'avait mis en question la validité d'un Ordre en Conseil ni une Cour refusé d'en appliquer un. Les avocats de la société anglaise qui se prétendait propriétaire de la cargaison soutinrent que si l'Ordre XXIX entendait donner à la Cour le pouvoir d'opérer la vente forcée à la Couronne de marchandises neutres saisies en haute mer, il n'avait aucune force obligatoire pour la Cour, parce que le droit applicable par la Cour des Prises était le droit international et que le droit international n'autorisait pas une semblable réquisition. L'Attorney General répliqua que les biens que l'on prétendait réquisitionner n'étaient pas en haute mer mais dans la juridiction de la Cour, que, d'autre part, les Ordres en Conseil obligeaient la Cour, même s'ils étaient contraires au droit international, que d'ailleurs il n'y avait pas, sur la question de réquisition, de règle de droit international contraire aux prescriptions de l'Ordre en Conseil.

Sir Samuel Evans, président :

Sommation a été présentée au nom du Procureur Général, dans cette procédure de prise, demandant qu'il soit ordonné que 400 tonnes — ou environ — de cuivre, se trouvant sur le navire *Zamora*, soient relâchées et remises à la Couronne, après évaluation et sous engagement pris conformément aux dispositions de l'ordre XXIX tel qu'il est rédigé en vertu de l'Ordre en Conseil du 29 avril 1915.

La sommation vint devant moi en chambre du Conseil et, à la requête des conseils des réclamants, qui sont sujets d'États neutres, et sur la représentation que la matière était de grande importance, publique et internationale, je renvoyai la sommation pour discussion devant la Cour. L'affaire

a été très complètement discutée ; j'ai pu entendre le débat et examiner les diverses autorités qui furent citées, depuis le jour de notre dernière réunion jusqu'à celui-ci, et j'ai entendu ce matin la conclusion de la discussion.

Je suis arrivé à une conclusion précise sur ce que doit être ma décision et je me propose de rendre celle-ci aujourd'hui et d'adopter la pratique souvent suivie par le Comité judiciaire du Conseil privé et consistant à énoncer mes motifs à une date ultérieure. Comme la matière est d'importance générale et que l'affaire a été complètement exposée devant moi, je désire donner aussi mes motifs complètement et formellement et je le ferai au plus tard aujourd'hui en huit.

Je suis nettement d'avis que j'ai compétence pour rendre l'ordonnance demandée en vertu des dispositions de l'ordre XXIX auquel je me suis déjà référé si l'on me fait apparaître, sur la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne, que la réquisition de ce cuivre pour le compte de Sa Majesté est désirée.

Je suis nettement d'avis que l'ordre XXIX est un ordre valable, que j'ai entièrement compétence pour agir en vertu de lui et que je manquerais à mon devoir si je n'agissais pas conformément à lui. En conséquence j'ordonne que ces 400 tonnes de cuivre seront relâchées et remises à la Couronne après que le cuivre aura été estimé et sur promesse donnée conformément à la règle 5 de l'ordre XXIX des *Prize Court Rules*.

Le 21 juin, Sir Samuel Evans a motivé sa décision dans les termes suivants :

Sur sommation délivrée au cours d'une procédure de prise relative au vapeur *Zamora* et à sa cargaison, une requête a été présentée par le Procureur Général en vue d'une ordonnance interlocutoire pour que partie de la cargaison chargée sur le navire, savoir 400 tonnes de cuivre, fût relâchée et remise à la Couronne conformément à l'ordre XXIX des *Prize Court Rules*, moyennant l'engagement pris par le fonctionnaire compétent de la Couronne de payer entre les mains de la Cour la valeur estimative du cuivre, conformément à la règle 5 de cet ordre.

La réclamation formulée dans l'assignation en procédure de prise était : « Que ledit vapeur *Zamora* soit condamné et confisqué comme de bonne prise pour la raison que la cargaison qu'il transportait au moment de la capture et de la saisie était pour plus de moitié de la contrebande de guerre et que la dite cargaison soit condamnée comme de bonne prise à titre de contrebande de guerre ; ou subsidiairement qu'une ordonnance soit rendue pour la détention et pour la vente de ladite cargaison, pour le motif que ledit navire avait quitté un port autre qu'un port allemand après le 1er mars 1915, ayant à bord ladite cargaison qui avait une destination ennemie ou était propriété ennemie ».

Le *Zamora* était un navire suédois, enregistré à Stockholm. Il quitta New-York le 20 mars 1915 à destination de Stockholm. Le 8 avril, alors qu'il se trouvait entre les îles Féroé et les Shetlands, il fut arrêté et capturé par le bâtiment de S. M. *Alsatian* et un équipage de prise fut mis à bord. Il fut

conduit aux îles Orkney et, finalement, fut remis avec sa cargaison au Marshal dé cette Cour le 19 avril. Depuis lors, navire et marchandises restèrent sous la garde du Marshal de la Cour des Prises en attendant le jugement dont leur confiscation ou leur relâche dépendaient.

A l'appui de la présente requête en vue de relâche et de remise de la cargaison à la Couronne, un affidavit suffisant des Directeurs des marchés de l'armée à été déposé. Cette requête a été énergiquement combattue au nom de la maison suédoise qui réclame comme étant propriétaire de la cargaison. L'assignation est venue devant moi en délibéré et, à la demande du conseil des réclamants, j'ai décidé l'ajournement pour que l'affaire fût plaidée devant la Cour.

Au cours des débats il a été soutenu que les dispositions de l'ordre XXIX qui se rapportent au cas actuel, violaient le droit international, qu'elles ne liaient pas cette Cour, que celle-ci n'avait pas à les observer et ne devait pas se prononcer d'après elles.

L'argument ouvre des horizons très étendus. La question qui réellement doit être résolue devient si petite qu'elle disparaît presque de la vue. Avant de procéder à un examen du vaste champ ouvert par les discussions, je propose de considérer la situation plus restreinte dont dépend la décision de la question pendante.

La situation est que la procédure de prise résultant de la capture du navire et de la cargaison est pendante et que la présente requête tend à obtenir une ordonnance interlocutoire relativement au cuivre qui formait une partie de la propriété capturée. Une ordonnance rendue sur la requête interlocutoire ne préjudicie pas aux réclamants dans les débats définitifs. Il se peut qu'il soit décidé que la cargaison est confiscable et prononcé qu'elle est condamnée ; ou il se peut, d'autre part, que la décision soit dans un autre sens : dans ce cas il sera jugé que la valeur de la cargaison sera payée aux réclamants avec peut-être dommages et intérêts. L'ordonnance qui sera rendue sur la présente requête n'affectera pas leurs droits qui seront définis lorsque la cause sera entendue.

Tout d'abord la capture ou saisie comme prise investit la Couronne de la possession de la chose capturée ou saisie et lorsque celle-ci est mise sous la garde du Marshal de cette Cour elle est soumise entièrement à la juridiction de cette Cour. La Cour a le pouvoir de traiter comme elle le jugera convenable dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire la chose soumise à sa juridiction. A mon avis, elle a ce pouvoir en dehors des règles posées en vertu des *Prize Acts* de 1864 ou de 1894. Elle pourrait, en dehors de ces règles, ordonner la vente de biens périssables avant condamnation, ou ordonner la vente de marchandises afin d'éviter des difficultés ou frais de magasinage, de déplacement ou pour toute autre raison qui semblerait suffisante à la Cour.

A mon avis, les personnes qui réclament une chose capturée ou saisie, ne sont fondées, en vertu d'aucune règle de droit international, à demander que la chose soit conservée *in specie* jusqu'à ce que la sentence finale détermine si elle doit être relâchée ou condamnée. Les Cours des Prises

ont toujours agi d'après le principe que la capture est légale jusqu'à ce que les réclamants établissent le contraire. Tout ce que les capteurs ont à alléguer dans la procédure de prise, c'est que la capture a eu lieu et que la propriété capturée est réclamée comme prise; là dessus les réclamants doivent établir leur réclamation de restitution. Si leur réclamation est admise ils peuvent avoir restitution de la propriété si elle a été conservée intacte; ou bien ils en recevront la valeur si elle a été vendue ou s'il en a été autrement disposé, avec ou sans dommages intérêts contre les capteurs et suivant les circonstances.

L'argument du conseil des réclamants était ou impliquait nécessairement que les marchandises capturées doivent, en toutes circonstances, être conservées pour être restituées dans le même état si la relâche en est ordonnée; et qu'elles ne peuvent, sauf du consentement des réclamants, être vendues ou converties en monnaie ; ou en d'autres termes que les réclamants, dans le cas où leur réclamation est admise, doivent être remis en possession de la chose elle-même et non de sa valeur. Je ne connais aucun principe ni aucune règle de droit international disant cela.

Si les réclamants n'ont pas ce droit légal à ce que la propriété leur soit rendue *in specie*, il importe peu que la propriété soit vendue pour de bonnes raisons et ainsi convertie en monnaie ou qu'elle soit réquisitionnée par la Couronne (au lieu de passer par la forme d'une vente) sous engagement de de payer à la Cour le montant de son estimation.

Mais, en dehors d'un pouvoir appartenant en propre à la Cour, l'ordre visé des *Prize Court Rules* (ordre XXIX) traite expressément de cette question et fixe la pratique à suivre. Je considérerai plus loin la question plus large de savoir si cet ordre viole un principe reconnu et admis de droit international et si, dans ce cas, il doit néanmoins, comme Ordre rendu par S. M. en son Conseil, être observé et obéi par cette Cour.

Avant d'entrer dans ce vaste et important sujet, je dois déclarer que, à mon avis, l'ordre XXIX ne touche qu'à une question affectant la procédure et la pratique de la Cour, une question d'ordre intérieur dans laquelle aucun étranger, neutre ou ennemi, n'a voix ni droit d'intervention. Il concerne seulement des mesures interlocutoires qui peuvent être prises dans cette Cour après que la procédure de prise a été instituée.

Les questions de procédure telles que la vente de propriété, sa remise contre caution ou sur évaluation n'ont rien d'international et ne peuvent pas être régies par des principes internationaux uniformes ou par une procédure applicable par les Cours de tous les pays ; par exemple, une référence aux règlements de prise de la Russie et du Japon pendant la guerre de 1898 montrera qu'ils diffèrent quant aux règles régissant la vente des navires et marchandises capturés, avant ou après l'ouverture d'une procédure de prise.

Si l'ordre XXIX concerne simplement, comme je crois qu'il fait, la réglementation de la pratique et de la procédure de cette Cour des Prises, il a la force d'un Act du Parlement comme ayant été rendu en vertu de pouvoirs légaux. Mais s'il va au delà de la pratique et de la procédure, il a néan-

moins la force qui doit être attribuée à un Ordre en Conseil. Cela apparaît dans l'Ordre lui-même ; et dans le *Naval Prize Act* de 1864, il y a une réserve expresse du droit, pouvoir ou prérogative de la Couronne comme il y a aussi celle de la juridiction ou autorité de la Cour des Prises.

Si on le considère comme un Ordre en Conseil, il rentre, à mon avis, dans le pouvoir et la prérogative de la Couronne de rendre un Ordre donnant le droit de réquisitionner la propriété neutre qui peut être utilisée par la Couronne comme belligérante, sauf à accorder indemnité pour cela. Par exemple, pendant les guerres passées, il a été ordonné que des objets tels que planches, toiles à voile, sapin, chanvre, cuivre en feuilles, appartenant à des neutres, seraient, avant condamnation, remis au gouvernement, à la suite d'un ordre ou d'une déclaration de la Couronne ; voir les affaires suivantes extraites de *Hay and Marriott's Reports* [1778-1779] : Vrow Antoinette, 142 ; De Jonge Joslers, 148 ; Concordia Affinitatis, 169 ; Sarah and Bernhardus, 176 ; Hoppet, 217 ; Jonge Gertruyda, 246 ; Concordia Sophia, 267 ; Drei Gebroeders, 270 ; Jonge Juffers, 272 ; et aussi les affaires mentionnés aux pages 287 et 288.

En ce qui concerne le droit applicable aux vivres, on peut se référer à l'affaire du *Haabet* [1800]. Lord Stowell (p. 214 et 215 des *English Prize Cases Reports* et p. 182 et 183 des *Christopher Robinson Reports)* traite cette question comme suit :

« Le droit de prendre possession de cargaisons de cette nature, *commeatus* ou provisions, allant à des ports ennemis, n'est pas une prétention spéciale de ce pays ; il appartient d'une façon générale aux nations belligérantes ; l'ancienne coutume d'Europe ou au moins de plusieurs Etats maritimes d'Europe était de les confisquer entièrement ; un siècle ne s'est pas écoulé depuis que cette prétention a été affirmée par quelques uns d'entre eux. Une pratique plus atténuée a prévalu dans ces derniers temps, consistant tenir ces marchandises comme sujettes seulement à un droit de préemption, c'est-à-dire à un droit d'achat moyennant une compensation raisonnable aux individus dont la propriété est ainsi enlevée. Je n'ai jamais compris que, du côté des belligérants, cette prétention dépassât le cas de cargaisons manifestement destinées à des ports ennemis ou suspectes, pour de justes motifs, d'avoir une destination cachée de ce genre ; ni que, du côté du neutre, la même compensation exactement que celle qui pouvait être demandée à l'ennemi dans son propre port dût être attendue ; l'ennemi peut souffrir de la famine et être contraint par ses besoins à payer un prix de famine pour les denrées qui y parviennent ; il ne s'en suit pas que, agissant en vertu de mes droits de guerre en interceptant ces approvisionnements, je sois tenu à payer ce prix de famine. C'est par un acte de guerre atténué que mon achat est fait et aucune règle n'a établi qu'un tel achat dût être réglé exactement sur la base du bénéfice même qui aurait découlé de l'entreprise si cet acte de guerre n'était pas intervenu ; c'est une indemnité raisonnable et un profit équitable pour les denrées qui sont dus, en tenant compte du prix d'origine effectivement payé par l'exportateur et des frais qu'il a supportés.

« Quant à ce qui doit être considéré comme indemnité et bénéfice raisonnable, j'espère et j'ai confiance que ce pays ne sera jamais trouvé en retard pour donner à ces mots une interprétation libérale. Mais certainement la nation qui fait la capture ne prend pas toujours ces cargaisons aux mêmes conditions auxquelles l'ennemi aurait été content de les acheter ; moins encore des cas de cette espèce doivent être considérés comme cas de dommages et intérêts, dans lesquels toute perte de gain possible doit être opposée à des capteurs sans droit, car ce ne sont pas des captures injustifiées, mais l'exercice autorisé des droits de guerre ».

En ce qui coucerne les ordonnances interlocutoires au sujet de cargaisons saisies, dans une procédure de prise, depuis longtemps dans ce pays et jusqu'à une époque plus récente aux Etats-Unis d'Amérique, on rencontre de nombreuses ordonnances de mise en vente avant condamnation et aussi de livraison à l'Etat de marchandises non encore condamnées, moyennant paiement de leur valeur effectué entre les mains de la Cour ou garanti ; et cela, dans certains cas où, après débats, il fut jugé que les marchandises n'étaient pas confiscables et dans d'autres même avant que la procédure régulière de prise n'eût été commencée.

Comme il a été soutenu que donner effet à l'ordre XXIX en autorisant l'Etat à réquisitionner serait agir en violation du droit international, le mieux me semble, pour en dégager une conviction, de tirer des exemples de la pratique d'autres pays. En conséquence, je me référerai à certains cas qui se sont présentés aux Etats-Unis d'Amérique, dont les Cours, qui se rapprochent le plus qu'il est possible des nôtres, ont beaucoup fait pour élucider et développer le droit international applicable en matière de prises.

Dans l'affaire du *Saint Lawrence et cargaison* [1814] (2 Gall. 19) le juge Story dit que dans cette affaire la propriété fut vendue d'après une ordonnance interlocutoire avant condamnation définitive et que le produit de la vente fut versé au greffe en attendant l'arrêt définitif de la Cour d'appel.

Dans l'affaire du *Avery et cargaison* [1814] (2 Gall. 307) le même juge s'occupa en appel de la requête des capteurs au sujet du produit de la vente de marchandises faite sur ordonnance interlocutoire pendant la procédure devant la Cour de première instance (produit dont la restitution fut ensuite ordonnée) ; et au cours de sa sentence il dit :

« Il est manifeste que les termes de cet Act (un Act de 1813 relatif à la vente par le Marshal de navires condamnés) s'appliquent seulement à des ventes après condamnation et non à des ventes faites *pendente lite* en vertu d'ordonnances interlocutoires de la Cour... Les ventes interlocutoires sont souvent ordonnées à raison du dépérissement, de la surveillance, ou pour d'autres bons motifs appréciés discrétionnairement par la Cour ».

Je citerai quelques affaires plus récentes, jugées en 1862-1863, qui se sont présentées pendant la guerre civile d'Amérique. Dans l'affaire du *Sarah et Caroline et cargaison* [1862] (Blatchford Pr. Cas. 123) un navire neutre avait été capturé pour le motif qu'il avait tenté de forcer un blocus. La cargaison

fut vendue avant condamnation comme il résulte du passage suivant de la sentence du juge Betts :

« Aucune demande de comparution n'ayant été présentée dans l'instance en annulation d'arrêt de la cargaison et la capture ayant investi la Cour des Prises de la juridiction sur la propriété saisie, il est dit qu'une ordonnance interlocutoire de vente de la cargaison arrêtée sera rendue et que le produit de la vente sera déposé au greffe de la Cour en attendant une nouvelle décision de celle-ci ? »

Un autre cas significatif d'un navire et de sa cargaison remis pour l'usage public par ordonnance rendue même avant que le procès-verbal de prise n'ait été déposé et sans avis à un réclamant quelconque est celui du vapeur *Memphis et cargaison* [1862] (Blatchford P. Cas. 202).

Le navire était anglais et la cargaison appartenait aussi à des sujets britanniques. Le sommaire concernant cette affaire est le suivant :

« Ce navire ayant été renvoyé devant la Cour comme prise, la Cour, sur requête du District Attorney, avant dépôt du procès-verbal et avant toute demande de comparution d'un réclamant et sans avis à un réclamant quelconque, rendit une ordonnance nommant des experts pour évaluer la prise, *en vue de sa remise pour l'usage du Gouvernement*. Après que le procès-verbal eut été déposé, le réclamant comparut dans l'instance et demanda que l'ordonnance fût rapportée parce qu'elle avait été rendue sans notification à lui. Jugé que cette demande ne pouvait pas être admise. La propriété capturée comme prise se trouve sous le contrôle de la Cour depuis le moment où elle est remise à la Cour par le capitaine de prise jusqu'à ce qu'il en ait été définitivement disposé et l'existence d'un procès-verbal n'est pas nécessaire pour permettre à la Cour de connaître de la propriété ».

Je puis observer que l'ordonnance d'estimation et remise englobait la cargaison aussi bien que le navire. Je citerai un passage du jugement (p. 203 et 204) qui me paraît être important :

« Le point le plus énergiquement soutenu par plusieurs conseils est que la Cour des Prises n'acquiert connaissance d'une affaire de prise qu'en vertu d'un procès-verbal qui motive, en droit, une saisie de la propriété capturée, et qui la soumet ensuite à jugement. Cela me paraît être une méconnaissance manifeste de l'état de la question selon la jurisprudence des Etats-Unis. Le navire saisi, de même que sa cargaison et ses papiers, sont tout d'abord transmis par l'officier qui fait la capture au juge du district où il a été ordonné que cette prise serait amenée (2 U. S. Stat. at Large, art. 7).

« Les règlements permanents de prises, entièrement confirmés par l'Act du Congrès relatif à la procédure judiciaire concernant la propriété capturée et à l'application de la législation des prises, approuvé le 25 mars 1862, placent la propriété capturée sous le contrôle de la Cour et de ses fonctionnaires jusqu'à adjudication finale et disposition de cette propriété par la Cour.

« En conséquence, la notion, que les prérogatives du Gouvernement ne

peuvent être exercées que directement par les Etats-Unis par leurs moyens militaires et non par l'intermédiaire de la Cour, ne peut pas être admise selon nos lois. Ces hautes fonctions sont légitimement exercées par le moyen du pouvoir judiciaire, en obtenant, par son entremise, l'usage réel de la possession de la propriété saisie dont, tout d'abord, est investi ce département.

« En conséquence, une ordonnance d'estimation de propriété saisie et de remise ou transfert de celle-ci à l'usage du Gouvernement, sous les conditions propres à garantir les intérêts individuels qui y sont engagés, est évidemment un acte d'ordre judiciaire qui doit s'exercer à la demande du Gouvernement et il n'est pas nécessaire, si même il est possible, que cet acte soit remplacé par un acte direct et sommaire d'appropriation de la propriété par l'autorité exécutive. »

Dans le cas du vapeur *Ella Warley et cargaison* [1862] (Blatchford Pr. Cas. 204) la méthode à adopter pour déterminer la valeur de la propriété remise à l'usage des capteurs fut le point principalement discuté ; mais, dans la sentence, le juge Betts traite ainsi du droit des capteurs :

« La prérogative des capteurs de prendre la propriété saisie pour leur propre usage est modifiée seulement d'après les lois modernes de la guerre en ce que, si la confiscation judiciaire de cette propriété ne se produit pas, les capteurs ne sont responsables que de sa valeur vis-à-vis du propriétaire légal. Cette responsabilité peut être garantie aux réclamants par une caution fournie à la Cour pour sa valeur ou par une autre garantie équivalente pour la protection de ce droit éventuel. L'usage de cette Cour est de remettre la valeur en dépôt entre les mains du greffe de la Cour... pour être restituée et payée au réclamant dans le cas d'acquittement de la propriété, au lieu de s'en rapporter à des engagements individuels et aux responsabilités qui en résultent » ; et il continue (p. 206) :

« Mais toutes les décisions doivent reposer sur le même principe qu'il appartient au gouvernement, par l'entremise des Cours, de prendre possession immédiate et d'utiliser la propriété saisie, en garantissant par caution ou par dépôt, correspondant à son importance, la restitution de sa valeur aux réclamants légaux ».

Plus loin, traitant du même navire et de sa cargaison, le savant juge disait :

« Je conserve la conviction que le Gouvernement a le droit légal de réclamer une affectation directe à l'usage public de la propriété capturée et que les cours sont tenues de mettre ces demandes à exécution, conformément au mode de procédure en usage devant elles : Voir *Ella Varley et cargaison* (Blatchford Pr. Cas. p. 209) ».

Les affaires du *Memphis* (Blatchford Pr. Cas. 202) et du *Ella Varley* (Blatchford Pr. Cas. 209) vinrent ensuite en appel devant le juge Nelson, juge assesseur de la Cour Suprême des Etats-Unis, qui ne fut pas une faible autorité en matière de droit des prises, et aucun des principes énoncés par le juge Betts dans cette affaire ne fut désapprouvé.

Enfin je me référerai au cas du schooner *Stephen Hart et cargaison* [1863] (Blatchford Pr. Cas. 387). La cause a été jugée définitivement le 30 juillet 1863. Entre temps, en vertu d'ordonnances interlocutoires, les unes rendues avant le procès-verbal de prise et d'autres après ouverture de la procédure, mais toutes rendues avant sentence définitive, des portions de la cargaison furent remises au département de la marine pour l'usage des Etats-Unis, d'autres portions au Ministère de la Guerre, à l'Intendance et au Service de Santé des Etats ; puis le schooner lui-même et le restant de la cargaison furent vendus aux enchères publiques et tout le produit de la vente du navire et de sa cargaison, livrés et vendus comme il a été dit, fut versé au greffe de la Cour pour attendre la décision définitive et la sentence de la Cour.

En présence de ces cas auxquels on s'est présentement référé, il ne peut pas, à mon avis, être possible de maintenir que la réquisition par l'Etat de la propriété saisie prévue par l'ordre XXIX des *Prize Court Rules*, soit une violation d'un principe ou d'une règle reconnus et admis du droit international.

Si le point de vue qui vient d'être exprimé est correct il n'est pas nécessaire de discuter le point de savoir si cette Cour est tenue d'obéir à un Ordre en Conseil qui pourrait aller à l'encontre du droit international reconnu. Si cette question était soulevée, je me bornerais humblement et complètement à admettre le point de vue de Lord Stowell dans l'affaire du *Fox* (Edw. 312) dans laquelle il avait à s'occuper d'un Ordre en Conseil rendu par représailles à la suite des célèbres décrets de Berlin et de Milan pris par Napoléon. Il exprimait son opinion sur le devoir de la Cour des Prises par rapport au droit international et aux Ordres en Conseil de l'Etat dans lequel et sous l'autorité duquel la Cour exerçait sa juridiction, dans les passages suivants qui sont devenus classiques :

« Au cours de la discussion, une question a été soulevée : Quel serait le devoir de la Cour vis-à-vis d'Ordres en Conseil qui iraient à l'encontre du droit international ? Il a été soutenu d'un côté que la Cour serait dans tous les cas tenue d'appliquer les Ordres en Conseil ; de l'autre côté, que la Cour serait tenue d'appliquer les règles du droit international concernant le cas particulier, sans tenir compte de ces Ordres en Conseil. Je n'ai pas remarqué cependant que ces Ordres en Conseil, dans leur caractère d'actes de représailles, aient été présentés dans l'argumentation comme tout à fait contraires au droit international, bien que susceptibles d'être ainsi présentés s'ils étaient considérés comme originaux et en eux-mêmes En conséquence c'est plutôt pour rectifier une mauvaise interprétation possible à ce sujet qu'au point de vue d'une obligation quelconque que m'imposerait la présente discussion, que j'observe que cette Cour est tenue d'appliquer le droit international aux sujets d'autres pays dans les diverses circonstances dans lequelles ils peuvent se tronver placés vis-à-vis de ce pays et de son Gouvernement. Voilà ce que les autres pays ont le droit de demander pour leurs sujets, avec le droit de se plaindre si cela ne leur est pas accordé. C'est sa loi non écrite, manifestée par sa jurisprudence et qui

se dégage du commun usage des Etats civilisés. En même temps, il est rigoureusement exact que, d'après la constitution de ce pays, le Roi, en son Conseil, possède des pouvoirs législatifs sur cette Cour, qu'il a le droit de rendre des ordonnances et instructions auxquelles la Cour est tenue d'obéir et qu'elle doit appliquer ; et ces prescriptions constituent la loi écrite de cette Cour. Ces deux propositions : que la Cour est tenue d'appliquer le droit international et qu'elle est tenue de mettre à exécution les Ordres du Roi, en son Conseil, ne sont pas incompatibles, attendu que ces Ordres et instructions sont présumés se conformer, dans les circonstances données, aux principes de sa loi non écrite. Elles sont soit des applications de ces principes aux cas qui y sont indiqués, cas qui, avec les faits et circonstances qui s'y rattachent et qui constituent leur caractère légal, pourraient n'être qu'imparfaitement connus de la Cour ; ou bien elles sont des règlements positifs, compatibles avec ces principes, s'appliquant à des matières qui exigent des règles plus précises et mieux définies que celles que des principes généraux sont capables de fournir.

« La constitution de cette Cour, relativement au pouvoir législatif du Roi en son Conseil, est analogue à celle des Cours de *common law* relativement au pouvoir du Parlement de ce pays. Ces Cours ont leur loi non écrite, les principes reconnus de la raison naturelle et de la justice ; elles ont aussi leur loi écrite ou statutaire dans les Acts du Parlement qui sont des applications des mêmes principes à des sujets particuliers, ou des règlements positifs, compatibles avec eux, sur des matières qui resteraient trop dans le vague si on les abandonnait à l'information imparfaite que les Cours peuvent tirer de raisonnements très généraux. Quel serait le devoir de ceux qui siègent dans ces Cours s'ils étaient requis d'appliquer un Act du Parlement qui contredit ces principes ? c'est là une question qu'ils ne concevraient pas *a priori* je crois ; parce qu'ils ne concevraient pas *a priori* l'hypothèse que quelque chose de semblable pût se produire. De même, cette Cour ne se perdra pas en conjectures sur ce que serait son devoir en semblable circonstance, parce qu'elle ne peut, sans une inconvenance extrême, présumer qu'une telle circonstance se produise ; et elle est d'autant moins disposée à l'envisager que ses propres observations et son expérience attestent la conformité générale de ces Ordres et instructions aux principes de la loi non écrite. Dans le cas particulier des Ordres et instructions qui donnent lieu à la présente question, la Cour n'a pas du tout entendu dire au cours de l'argumentation que, en tant qu'Ordres de représailles, ils ne seraient pas conformes à ces principes. Ils sont déclarés tels dans leurs propres termes et dans le langage constant du Gouvernement qui les a établis. Je n'hésite pas à dire qu'ils cesseraient d'être justes s'ils cessaient d'être pris à titre de représailles ; et ils cesseraient d'être des représailles à partir du moment où l'ennemi rétracterait d'une façon sincère les mesures auxquelles ils ont eu pour but de répondre ».

Juges et juristes se sont prononcés sur cette question après la sentence du Lord Stowell dans l'affaire du *Fox* (Edw. 312).

Dans l'affaire *Maisonnaire* c. *Keating* (2 Gall. 325) le juge Story exposait son point de vue comme suit :

« La légalité de la conduite des capteurs peut, suivant les circonstances, dépendre exclusivement des ordres de leur Gouvernement. *Si, par exemple, le Souverain, par un ordre spécial, autorise la capture de propriété neutre pour des motifs manifestement injustifiés d'après le droit international, il n'est pas douteux que cela constituerait une justification complète des capteurs devant tous les tribunaux de prise.* Les actes de sujets, accomplis légalement d'après les ordres de leur Souverain, ne sont pas de la compétence des tribunaux étrangers. *Si ces actes constituent une violation des droits des neutres, le seul remède réside dans un appel au Souverain ou dans un recours aux armes. En conséquence, une capture effectuée d'après les décrets de Berlin et de Milan, ou d'après les fameux Ordres en Conseil, bien qu'ils puissent être une violation des droits des neutres, doit avoir toujours été considérée, en ce qui concerne les capteurs, comme une capture régulière et avoir autorisé l'exercice de tous les droits navals de la guerre* ».

Sur ce sujet je puis citer le passage d'une sentence d'un juge américain de la génération suivante :

« L'argument général contre la mise en vente d'une propriété avant condamnation ou jugement doit dépendre des dispositions de la loi positive ». Juge Betts dans l'affaire du *Nassau* [1862] (Blatchford Pr. Cas. 198).

Nos auteurs reconnaissent la force obligatoire des Ordres en Conseil de l'Etat dans lequel la Cour exerce sa juridiction. Je ne citerai que l'opinion de l'un d'eux, le regretté Dr Westlake. En traitant des bateaux de pêche côtière, il écrit :

« Mais si les captures sont faites en vertu d'un ordre du Gouvernement, la Cour des Prises, en l'absence d'une règle contraire dans la constitution du pays, sera liée par un tel ordre émanant de l'autorité dont elle dépend », (t. II, p. 133-134).

Et en examinant la question d'une façon plus générale, l'éminent auteur écrit :

« Les questions de prises ont toujours été du domaine de la juridiction intérieure du pays du capteur, communément dénommée juridiction de l'Amirauté, d'après sa forme originaire, quel que soit le nom sous lequel est connue l'autorité qui l'exerce dans un système moderne de procédure. Elle est ouverte à tous les individus, de nationalité quelconque, dont les intérêts peuvent être affectés par ses décisions, et c'est le devoir de ses juges, devoir auquel ils ont rarement manqué dans un pays civilisé, de rendre la justice à eux tous avec une stricte impartialité. En ce sens, une Cour d'Amirauté est une Cour Internationale, mais en ce sens seulement, car le droit qu'elle applique ne peut manquer de porter la marque de sa propre nationalité.

« Une Cour doit tenir sa loi de l'autorité dont elle dépend et, pour une Cour d'Amirauté, cette autorité n'a jamais été autre que celle de son propre

pays. Elle doit appliquer toutes les règles sur les questions internationales qu'elle trouve être généralement admises, ce qui implique l'adhésion de son propre pays aux dites règles. Lorsqu'il n'existe pas de consentement général et que l'autorité suprême de son propre pays n'a pas adopté une ligne déterminée, la Cour doit adopter telle ligne que la justice lui semble exiger, qu'elle soit favorable ou non à un concitoyen qui serait partie dans l'affaire ou à ce que l'on peut considérer comme étant l'intérêt de son pays. Mais lorsque l'autorité suprême dont la Cour dépend a adopté une ligne déterminée, une Cour d'Amirauté, comme tout autre Tribunal, ne peut qu'obéir. Nous avons vu ainsi le Parlement anglais et le Conseil Privé déterminer de temps à autre si les marchandises neutres sur navires ennemis devaient être considérées comme de bonne prise, et l'Amirauté anglaise juger dans un sens en 1357 et dans l'autre deux siècles et demi plus tard. Lorsque les fameux Ordres en Conseil posèrent des règles concernant le chargement neutre pendant la guerre navale d'alors, régles qui n'étaient certainement justifiables que comme représailles contre les décrets de Berlin et de Milan, l'Amirauté anglaise ne songea ni ne pouvait songer soit à refuser de les exécuter, soit à exercer un jugement indépendant sur leur justification. » (Vol. II, p. 289-290).

Je ne suis pas appelé à dire ce que la Cour ferait ou devrait faire dans un cas extrême si un Ordre en Conseil exigeait que quelque chose fût fait, qui fût nettement contraire à un principe reconnu du droit international.

Je me borne à exprimer l'espoir et la confiance que les nations du monde n'ont pas à redouter que des Ordres en Conseil soient pris par le Gouvernement de ce pays en telle violation du droit international qu'il devienne concevable que nos tribunaux de prise, qui ont le respect du droit international, se sentent appelés à mettre de côté les dispositions de ces Ordres et à refuser de leur obéir.

Pour les motifs, historiques et autres, que je me suis efforcé d'exposer, je suis d'avis que rien dans les dispositions de l'ordre XXIX des *Prize Court Rules* n'est contraire au droit international ; que les pouvoirs confiés à la Cour et qu'elle doit exercer en vertu de cet ordre sont en concordance avec les pouvoirs inhérents à la Cour elle-même, qu'ils restent bien dans les limites des droits de la Couronne d'après les dispositions légales visées non moins que d'après sa prérogative.

J'ordonne donc que le cuivre soit remis à la Couronne comme il a été demandé.

Appel pourra être interjeté dans les vingt et un jours : caution pour frais de 250 livres sterling.

Des 14 et 21 juin 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor ; Batterell et Roche.

62

Cour suprême de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie en matière de prises), 6 juillet 1915

Sujet allemand, Chine, Exterritorialité, Domicile, Caractèfe ennemi des marchandises, Confiscation.

Le national d'un Etat qui jouit dans un pays étranger du privilège de l'exterritorialité ne peut acquérir ni domicile civil ni domicile commercial dans ce pays;

En conséquence, des marchandises appartenant à des sujets allemands établis en Chine et saisies sur navire allemand sont confiscables.

(Navire allemand *Lutzow* et *Koerber* [cargaison]

M. Grain, juge :

La question de droit étant la même dans ces deux affaires, elles seront réunies.

La cargaison, dans le premier cas, a été chargée à Hambourg sur le vapeur *Lutzow* le 1er juillet 1914 et consignée à MM. Kirchner et Boger, maison composée d'Allemands résidant à Shanghaï (Chine) et qui depuis plus de 40 ans y font des affaires.

La seconde affaire est relative à une cargaison chargée par Wendt et Cie, maison allemande de Hong-Kong, sur le vapeur *Koerber*, à Canton pour un port ennemi.

La question de droit qui s'élève dans ces deux cas est de savoir s'il est possible d'établir un domicile commercial (*commercial or trade domicile*) dans des pays qui ont accordé une autorité extraterritoriale à des Puissances étrangères.

Le conseil qui se présente pour les réclamants soutient que, bien qu'il soit impossible d'y établir un domicile civil, il est néanmoins possible d'y établir un domicile commercial. Il prétend qu'il y a une différence entre le domicile civil et le domicile commercial; que le domicile commercial dépend des dispositions prises *animo removendi*, pour abandonner un domicile antérieur, et *animo manendi*, pour en acquérir un nouveau; qu'il ne dépend pas de la nationalité, ni de ce qui est effectivement le domicile réel, mais de l'endroit ou des endroits dans lesquels on fait les affaires; que, d'autre part, le domicile civil est une question d'origine et de nationalité.

A l'appui de cette opinion, il cite des passages de Westlake, *Private International Law*, (4e éd.), p. 336, 337, 346, 347 et les cas *Hodgson* c. *Beauchesne* [1858] (12 Moo. P. C. p. 313), *The Jonge Klassina* [1804] (5 C. Rob., d. 302; 1 Eng. P. C. 485), *Jauson* c. *Driefontein Consolidated Mines* [1902]

(A. C. p. 505), *Wells* c. *Williams* [1697] (1 Raym. 282) et *Bell* c. *Kennedy* [1868] (L. R. 1 S. et D. 307 par Lord Westbury p. 320).

Il a déjà été jugé dans cette Cour, par le président, qu'un Allemand ne peut pas établir son domicile à Shanghaï : *Derfflinger* (1). Mais, à cette occasion, la question n'a été discutée que d'une façon générale, et le point de savoir s'il y a une différence entre le domicile civil et le domicile commercial n'a pas été examiné. Je crois donc qu'au lieu de suivre simplement cette décision, je dois donner jugement sur ce point qui a été soulevé devant moi.

Dicey, dans son *Conflict of Laws* (2e éd. 1908) définit ainsi le domicile civil et commercial : « Le domicile civil est cette résidence permanente dans un pays qui fait de ce pays le foyer de l'individu et fait qu'il est, en conséquence, raisonnable que ses droits civils soient déterminés dans bien des cas par les lois de ce pays.

Un domicile commercial, d'autre part, est cette résidence dans un pays, dans le but d'y exercer un commerce, qui fait que le commerce ou les affaires d'un individu contribuent aux ressources de ce pays ou en forment une partie et fait qu'il est raisonnable que son caractère ennemi, ami ou neutre soit déterminé en se référant au caractère dudit pays. » (p. 742).

Il ressort clairement des sentences rendues dans les affaires *Maltass* c. *Maltass* [1844] (1 Rob. Ecc. Cas. 67), *Tootal's Trust*, In re [1883] (23 Ch. D. 532) et *Abd-ul-Messih* c. *Farra* [1888] (13 App. Cas. 431) qu'en droit anglais un domicile civil ne peut pas être établi dans les pays d'exterritorialité.

Mais ce principe n'a pas été suivi par les Cours américaines ; ainsi dans l'affaire *Mathes* c. *Cunningham* [1909] (American Journal of International Law. vol. I. v. p. 446; 74 Atlantic Reporter 809) qui fut soumise au Chief Justice et à cinq autres juges siégeant à la Cour Suprême de Justice du Maine, la Cour a décidé qu'un sujet américain avait acquis un domicile de son choix à Shanghaï (Chine).

Au cours d'un très long jugement, le Juge Spear fait remarquer que les décisions anglaises citées à l'appui de cette doctrine n'ont pas réellement ce caractère car ce sont toutes des décisions rendues sur la base de faits particuliers et non d'après la doctrine de l'impossibilité générale de se mêler et il cite le jugement du Dr Lushington dans l'affaire *Maltass* c. *Maltass* (1 Rob. Ecc. Cas. 67) dans lequel il disait : « Je n'émets donc aucune opinion quant au point de savoir si un sujet britannique peut ou ne peut pas acquérir un domicile en Turquie » mais le Dr Lushington ajoutait : « Mais je dois déclarer ceci : je crois qu'il y a toute présomption contre l'intention de sujets britanniques chrétiens d'établir volontairement leur domicile dans les possessions de la Porte ». (1 Rob. Ecc. Cas. p. 80).

Le conseil des plaignants m'a fait observer que Lord Justice Chitty, dans sa sentence dans l'affaire *Tootal's Trust*, In re (23 Ch. D. 532), disait, en parlant du domicile anglais à Shanghai : « Le domicile commercial peut y

---

(1) Voir ci-dessus, p. 182.

exister en temps de guerre, pour ce qui concerne la capture. Mais c'est là quelque chose d'entièrement différent » du domicile civil ; mais en faisant cette déclaration, ce juge voulait simplement dire que la question du domicile commercial n'avait pas à être discutée devant lui et il n'émettait aucun avis sur elle.

Hall dans son ouvrage *Foreign Jurisdiction of the British Crown*, alors qu'il admet pratiquement que la doctrine de l'impossibilité de se mêler est soutenue par les Cours britanniques, suggère qu'elle devrait être modifiée. « Il est peut-être regrettable qu'un changement au droit n'ait pas été apporté... Le domicile Anglo-Oriental a sa place raisonnable, on pourrait presque dire naturelle » ; et plus loin : « Il y a aussi des raisons pour éviter de très graves difficultés d'un autre ordre, qui surgissent de la conservation invariable du domicile d'origine... Comme aucun domicile ne peut être acquis dans une communauté Anglo-Orientale etc... (p. 184 et 185).

Il me semble que la question essentielle débattue dans ces demandes à fin de restitution de la cargaison capturée est de savoir si le propriétaire ennemi de la cargaison s'est débarrassé de son caractère ennemi, de façon à ce qu'il soit permis que ses biens lui soient restituées. Et cela semble être l'essence des deux définitions de Dicey. En prenant la définition que donne Dicey, du domicile commercial, peut-on dire qu'un individu qui ne paye aucun impôt au pays dans lequel il vit, qui est plus ou moins en dehors du contrôle civil de ce pays, dont la conduite ressortit à ses propres tribunaux, qui paye seulement les droits d'importation et d'exportation tels qu'ils ont été fixés par traité conclu avec son propre Etat et qui dans des pays d'exterritorialité ne peut posséder la plus petite parcelle de terrain, peut-on dire de lui qu'il soit un individu « dont le commerce ou les affaires contribuent aux ressources de ce pays ou en forment une partie, et font qu'il est raisonnable que son caractère ennemi, ami ou neutre soit déterminé en se référant au caractère dudit pays ? »

D'autre part un tel individu peut-il entrer dans les termes du jugement de la Cour Suprême rendu dans l'affaire du *Venus* [1814] (8 Cranch, p. 282 ; Scott, *Cases on Int. Law*, p. 595), à savoir « qu'il serait lié par cette résidence à la Société dont il fait partie, soumis aux lois de l'Etat et possédant une allégeance déterminée vis-à-vis de celui-ci ; qu'il serait obligé de le défendre en échange de la protection qui lui est accordée et des privilèges que les lois lui donnent comme sujet. La propriété de cette personne, comme celle des nationaux dans leur ensemble, doit être considérée comme constituant les biens de la nation à l'égard des autres Etats ». — Il est vrai que c'est là un exposé concernant le domicile civil, mais il me semble qu'il y a une si faible différence, en ce qui concerne le présent débat, entre le domicile civil et le domicile commercial, que le même argument peut, dans une large mesure, s'appliquer au domicile commercial, parce que, comme je l'ai déjà dit, ce qu'il y a lieu de rechercher, c'est s'il existe quelque chose qui efface le caractère ennemi.

J'en arrive maintenant aux affaires relatives à l'établissement de factoreries dans les pays d'Orient au XVIIIe siècle. Ces affaires semblent mettre hors de

doute que, selon le droit anglais, un domicile civil ne peut être établi dans un pays d'exterritorialité. Il n'est pas douteux que tous les cas que je vais citer concernaient des factoreries établies en Orient et non le droit de l'exterritorialité, mais le principe, au point de vue de la discussion, est pratiquement le même.

Dans l'affaire du *Twe Vrienden* (Lords, 12 juillet 1784), un sieur Fremeaux, négociant exerçant son commerce à Smyrne sous la protection du Consul hollandais, fut considéré comme hollandais et son navire et la cargaison furent condamnés comme propriété hollandaise par la Cour des Prises britannique.

Dans l'affaire du *Rachael Moburech* (Lords 10 mai 1792), un Juif, protégé hollandais, sur la côte du Malabar soumise à la souveraineté du Rajah de Cochin, fut considéré par les Lords d'appel, comme étant hollandais et ennemi.

Dans l'affaire de l'*Etrusco* (Lords, 8 décembre 1798), il a été jugé que si un individu, bien que n'étant pas français, continuait à commercer sous la protection française en Chine, il devait être considéré comme français.

Ces décisions, bien que rendues à l'égard de factoreries, me semblent être encore d'actualité, car les traités actuellement en vigueur qui accordent l'exterritorialité sont simplement un élargissement des privilèges conférés précédemment aux factoreries.

Dans l'affaire de l'*Indian Chief* [1800] (3 C. Rob. 12 ; 1 Eng. P. C. 251), sir William Scott (Lord Stowell) expose d'une façon générale que le domicile ne peut être acquis dans un pays d'exterritorialité ; mais il peut avoir pensé seulement au domicile civil et c'est pourquoi je n'ai pas fait référence à ce jugement ; mais les autres jugements paraissent si manifestement concerner des cas de simple commerce qu'ils correspondent directement aux cas présents.

Bien que j'aie été très frappé par la sentence rendue dans l'affaire *Mather* c. *Cunningham*, (American Journal of Int. Law, t. IV, p. 446 ; 74 Atlantic Reporter, 809) et par la référence aux cas britanniques dans ce jugement, néanmoins je suis d'avis qu'à l'heure actuelle la loi anglaise est que ni un domicile civil, ni un domicile commercial ne peuvent être établis par un individu, résidant ou exerçant un commerce dans un pays étranger, lorsque son pays a reçu les privilèges de l'exterritorialité.

(En conséquence, confiscation et vente des marchandises ; autorisation d'appeler mais refus du sursis à exécution).

Du 6 juillet 1915. — Cour Suprême de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie, en matière de prises). — Grain, président. — Avocats : Preston (Pocureur Général) pour la Couronne ; G. A. W. Booth et A. Alexandre, pour les réclamants.

63

Haute Cour de Justice

Division d'Amirauté (en matière de prises), 15 juillet 1915.

Caractère ennemi des marchandises, Transfert in transitu de la propriété des marchandises, Danger imminent de guerre, Transfert de bonne foi, Transfert opéré en fraude des droits d'un autre belligérant.

En principe, le transfert de marchandises par un sujet ennemi à un neutre, effectué in transitu, *alors que la guerre est ouverte ou qu'il y a danger imminent de guerre, n'est pas opposable au capteur;*

Mais il en est autrement si le vendeur ennemi n'a pas, au moment de la vente, pensé à l'imminence de la guerre entre son pays et la Grande Bretagne;

Et il n'y a pas, à cet égard, à tenir compte de l'imminence de la guerre entre l'Allemagne et la Russie.

(Navire anglais *Southfield* [cargaison])

Sir Samuel Evans, président :

La question soulevée dépend de l'effet de l'intervention de l'état de guerre sur les droits de capture d'un belligérant à l'égard des marchandises vendues par un ennemi à un neutre alors que les marchandises et le navire qui les transportait étaient *in transitu*. Les marchandises consistaient en des lots d'orge chargés avant la guerre dans un port russe sur navire anglais et consignés à un port allemand. Au cours du voyage, les marchandises furent vendues par des négociants ennemis à des négociants neutres, à savoir deux négociants hollandais, Heukers et Barghoorn, établis à Groningue. Les transactions relatives à la vente à Heukers se placent dans la période du 20 au 28 juillet 1914 et celles relatives à la vente à Barghoorn dans la dernière semaine de juillet 1914. En dehors de ce qui concerne l'effet de la survenance de la guerre, il n'est pas discuté que la propriété des marchandises ait passé aux acheteurs neutres avant la capture.

La thèse de la Couronne est que, lorsque la guerre fut déclarée entre ce pays et l'Allemagne, le 4 août 1914, les marchandises qui étaient encore *in transitu* devinrent sujettes à capture par la Couronne et qu'elles étaient confiscables au moment de la capture et de la saisie, le 8 août, malgré la vente consentie antérieurement à des neutres, pour le motif qu'à l'époque de ces ventes la guerre était imminente ou que les vendeurs ennemis l'avaient en vue.

Il importe d'examiner de près le principe qui gouverne le droit de capture de marchandises transférées *in transitu* et de déterminer judiciairement ses limites, car il est susceptible d'être posé en termes vagues.

Pour déterminer ces règles il suffira, je pense, de se référer à deux précédents et à un ouvrage faisant autorité. Je les prends dans l'ordre des dates.

Dans l'affaire du *Vrow Margaretha* (1 C. Rob. 336 ; 1 Eng. P. C. 149), Lord Stowell s'est prononcé sur ce sujet comme suit :

« Dans le cours normal des choses, en temps de paix (car il n'est pas douteux qu'un contrat de ce genre peut être fait et l'est effectivement suivant les usages du commerce) un semblable transfert *in transitu* peut certainement être fait. Il a même été soutenu que la simple remise du connaissement est un transfert de propriété. Mais il serait peut-être plus correct de dire qu'elle transfère seulement le droit à la livraison ; mais qu'un transfert de connaissement avec un contrat de vente l'accompagnant puisse transférer la propriété dans le cours normal des choses de façon à lier effectivement les parties et tous autres, cela n'est pas douteux. Lorsque la guerre intervient, une autre règle, différente des usages courants, est posée par les Cours d'Amirauté. En l'état de guerre, existant ou imminent, il est admis que la propriété sera considérée comme continuant telle qu'elle était à l'époque de l'embarquement jusqu'à la livraison effective ; cela résulte de l'état de guerre qui donne au belligérant le droit d'arrêter les marchandises de son ennemi. Si une telle règle n'existait pas, toutes les marchandises chargées en pays ennemi seraient protégées par des transferts qu'il serait impossible de découvrir. C'est pour cela qu'il est admis, je crois comme règle générale, que la propriété ne peut pas être transférée *in transitu* ; et en ce sens je reconnais ce principe comme étant une règle de cette Cour. Mais cela résulte, comme je l'ai dit, d'un état de guerre qui crée de nouveaux droits pour d'autres parties et ne peut s'appliquer à des transactions qui ont pris naissance, comme dans le cas actuel, en temps de paix ».

Dans l'ouvrage du juge Story, *Principles and Practice of Prize Courts*, ce juriste fameux pose la règle dans le passage suivant (édition Pratt, p. 64-65) :

« En ce qui concerne les intérêts des propriétaires de cargaisons, bien qu'en général les règles du *common law* s'appliquent, cependant, bien des principes particuliers du droit des prises doivent être pris en considération ; il est de règle générale que, pendant les hostilités, ou lorsque le danger de guerre est imminent et menaçant, la propriété des belligérants ne peut pas changer son caractère national pendant le voyage ou, comme il est dit généralement, *in transitu*. Cette règle s'applique également aux navires et cargaisons ; et elle est si rigoureuse qu'elle n'est pas abandonnée même dans le cas de propriétaires qui deviennent sujets par capitulation après l'embarquement et avant la capture... La même distinction est applicable aux achats de propriété faits *in transitu* par des neutres ; si l'achat a eu lieu pendant un état de guerre existant ou le danger de guerre étant imminent et menaçant, le contrat est tenu pour sans valeur et la propriété est considérée comme continuant telle qu'elle était à l'époque de son embarquement, jusqu'à sa livraison effective. Il en est différemment cependant si le contrat a été conclu en temps de paix et sans prévision de la guerre ; car dans ces conditions les Cours des Prises reconnaissent le contrat et donnent effet au titre acquis par lui... La raison pour laquelle les Cours d'Amirauté

ont établi cette règle touchant les transports *in transitu* pendant l'état de guerre ou dans l'attente de la guerre, est que, si cette règle n'existait pas, toutes les marchandises expédiées dans un pays ennemi seraient protégées par des transferts qu'il serait impossible de découvrir ».

Enfin, dans l'affaire du *Baltica* [1857] (11 Moo, P. C. 141 ; 2 Eng. P. C. 628) dans le jugement des Lords du Conseil Privé siégeant en appel en matière de prises, Lord Kingsdown (alors M. Pemberton Leigh) s'occupe de la règle comme étant applicable aux navires et aux cargaisons, dans le passage suivant de sa sentence :

« La règle générale ne donne lieu à aucun doute. Un neutre, lorsqu'une guerre est imminente ou après qu'elle a commencé, est libre d'acheter des marchandises et des navires (qui ne sont pas navires de guerre) à l'un quelconque des belligérants et l'achat est valable, que l'objet se trouve en port neutre ou en port ennemi. En temps de paix, sans perspective de guerre, tout transfert suffisant pour transmettre la propriété entre vendeur et acheteur est valable également à l'encontre d'un capteur, si la guerre éclate ensuite sans avoir été prévue. Mais en cas de guerre soit actuelle, soit imminente, cette règle est sujette à réserve et il est établi qu'en pareil cas, un simple transfert par documents qui serait suffisant pour lier les parties, ne suffit pas pour changer la propriété à l'encontre des capteurs aussi longtemps que navire et marchandise restent *in transitu*.

« En raison de ces principes, leurs Seigneuries ne pensent pas qu'il soit possible de soulever de controverse ; ce sont les règles habituelles des Cours des Prises anglaises, établies par toutes les autorités et elles sont réunies et posées principalement d'après la décision de Lord Stowell, par le juge Story dans ses *Notes on the Principles and Practice of Prize Courts*, ouvrage qui a été adopté par le Gouvernement anglais pour l'usage de ses officiers de marine, comme étant le meilleur code d'instruction en matière de droit des prises. Les passages visés se trouvent aux pages 63 et 64 de cet ouvrage.

« Afin de trancher cette question, il est nécessaire d'examiner sur quels principes la règle repose, et pourquoi une vente qui serait parfaitement valable si elle était faite alors que la propriété se trouvait dans un port neutre ou dans un port ennemi, ne l'est plus si elle est faite alors que le navire fait route d'un port vers l'autre. Il semble qu'il n'y a que deux motifs possibles de distinction. L'un est que, quand le navire est en mer, le titre de l'acheteur ne peut pas être complété par la livraison effective du navire ou des marchandises ; l'autre est que le navire et les marchandises, ayant couru le risque de capture en prenant la mer, ne peuvent être admis à faire échec au droit une fois né des puissances belligérantes à la capture, tant que le voyage n'est pas arrivé à son terme

« Le premier semble cependant être le motif réel sur lequel repose la règle. Des transactions de ce genre pendant la guerre ou en vue de la guerre sont si propres à n'être qu'apparentes, à être conclues dans le but de tromper les capteurs ou de leur faire fraude, la difficulté de découvrir de telles fraudes si le simple transfert sur papier est tenu pour suffisant est

si grande, que les Cours ont posé, comme règle générale, que de tels transferts, sans livraison effective, seront insuffisants et que, pour échapper aux capteurs, la possession, de même que la propriété, doit avoir changé avant la saisie. Il est vrai que, en un sens, le navire et les marchandises peuvent être dits *in transitu* jusqu'à ce qu'ils aient atteint le port de destination désigné à l'origine ; mais leurs Seigneuries n'ont rencontré aucun cas dans lequel le transfert ait été considéré comme inopérant après la livraison effective de la propriété à ses propriétaires ».

On pourrait soutenir que, d'après ces autorités, le transfert *in transitu* est sans valeur à l'encontre des capteurs belligérants après ouverture de la guerre à moins qu'il n'y ait eu livraison effective avant la capture ; ou, en d'autres termes, que si la guerre a éclaté, aucun transfert par documents ne peut faire échec au droit de capture. Mais, à mon avis, cette proposition est trop large et ne constitue pas une délimitation convenable de la règle. Dans les passages cités, Lord Stowell parle « d'un état de guerre existant ou imminent » ; le juge Story, d'un « état de paix sans prévision de guerre » et d'un « état de guerre existant ou imminent et d'un danger de guerre imminent », et Lord Kingsdown, de « guerre soit effective soit imminente », de « guerre survenant de façon imprévue », (par opposition avec « un temps de paix sans expectative de guerre ») et de « transaction pendant la guerre ou en prévision de la guerre ».

Il est important de noter les raisons de cette règle qui ont été dégagées comme suit par Lord Kingsdown : « Des transactions de ce genre pendant la guerre ou en vue de la guerre sont si propres à n'être qu'apparentes, à être conclues dans le but de tromper les capteurs ou de leur faire fraude, la difficulté de découvrir de telles fraudes si le simple transfert sur papier est tenu pour suffisant est si grande, que les Cours ont posé, comme règle générale, que de tels transferts, sans livraison effective, seront insuffisants et que, pour échapper aux capteurs, la possession, de même que la propriété, doit avoir changé avant la saisie ». A mon avis, le fait que le vendeur a envisagé la guerre et qu'il avait le dessein de faire le transfert pour se garantir et tenter de faire échec aux droits des capteurs belligérants, est nécessairement supposé dans la règle qui rend sans valeur ces transferts. La vente des marchandises sur navire en mer est actuellement si fréquente dans le commerce que ce serait une règle trop rigoureuse que de considérer ces transferts comme sans valeur, sauf dans le cas où se rencontre un semblable fait.

J'ai envisagé cette règle dans son application à la vente ou au transfert de marchandises, mais il est bon de noter que des règles spéciales et tout à fait artificielles relativement au transfert de navires pendant la guerre ou avant celle-ci sont maintenant posées par la Déclaration de Londres de 1909, règles adoptées par les représentants des Puissances et appliquées dans ce pays par les Ordres en Conseil. Mais elles ne s'appliquent pas aux marchandises.

Quant aux faits dans ces deux cas, il est tout à fait clair que les acheteurs neutres ont agi avec une entière bonne foi ; il ont payé les marchandises et

les ont revendues à leurs clients neutres avant que la guerre ne fût déclarée. Ceci ne serait pas nécessairement concluant. Mais je suis aussi convaincu que les vendeurs ne prévoyaient pas la guerre entre leur pays et celui-ci (auquel le navire porteur des marchandises appartient) lorsqu'ils ont vendu les marchandises. L'imminence de la guerre entre l'Allemagne et la Russie est sans importance dans l'examen de ces affaires. A la lumière des évènements ultérieurs, on peut dire que la guerre avec ce pays-ci était imminente, au point de vue chronologique, dans les deux dernières semaines de juillet ; mais il n'est pas prouvé qu'elle était considérée par eux à cette époque comme imminente au sens propre de « menaçante ou sur le point d'éclater » ; bien plus, après enquête sur divers points et en me basant sur des motifs que je tiens pour satisfaisants, je trouve qu'en fait elle n'était pas regardée comme telle par eux. Je n'ai pas à me prononcer sur les intentions cachées du Gouvernement de l'Empire allemand à ce sujet ; mais je puis exprimer mon humble avis que notre intervention dans la guerre, après l'invasion d la Belgique, pour la défense des obligations résultant des traités et contre le manquement à ces obligations de la part de l'envahisseur fut une surprise même pour le Gouvernement allemand.

Les documents et les faits qui font la lumière sur l'histoire des journées dont je me suis occupé, entre le 24 juillet le 4 août 1914, sont je crois, admirablement réunis et exposés dans un ouvrage intitulé : *The History of 12 Days* par J. W. Headlam.

Pour le motif que les vendeurs allemands n'ont pas pensé à l'imminence d'une guerre entre l'Allemagne et ce pays, qu'ils n'ont eu cette guerre en vue à aucun moment lors des pourparlers de vente et avant la conclusion de celle-ci, je considère que les ventes faites aux deux négociants hollandais furent valables et que les marchandises n'étaient pas confiscables ; j'ordonne la restitution à chacun de ces négociants respectivement du produit de la vente des marchandises actuellement entre les mains de la Cour pour la part revenant à chacun.

Du 15 juillet 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor de Trésor ; Thomas Cooper et C°.

64

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siègeant à Alexandrie), 22 juillet 1915

Caractère ennemi, marchandises neutres sur navire ennemi, Port, Juridiction de la Cour des Prises, Survenance de la guerre, Marchandises ennemies, Confiscation.

Des marchandises débarquées d'un navire ennemi saisi et déposées dans les

entrepôts des douanes d'un port continuent à faire partie de la cargaison du navire et à être soumises à la juridiction de la Cour des prises ;

Et ces marchandises, neutres au moment de la saisie du navire, sont devenues confiscables lorsque la guerre a éclaté entre l'Angleterre et le pays de leur propriétaire (Turquie).

(Navire allemand *Achaia* [cargaison]).

M. Grain, juge :

J'ai réservé ma sentence dans cette affaire parce que j'ai pensé que peut-être elle pourrait être distinguée du cas du *Roumanian* (1) jugé par le président de la Cour des Prises de Londres (Sir Samuel Evans), mais, après examen de l'affaire et de celles citées par M. Halford en faveur des réclamants, je suis d'avis que le cas qui m'est actuellement soumis est régi par les principes de droit posés dans l'affaire du *Roumanian*.

Les faits sont les suivants :

Vingt-et-une locomotives furent expédiées de Hambourg, par une maison allemande, aux chemins de fer ottomans de Jaffa ; elles étaient à bord du vapeur *Achaia*, navire allemand, qui fut capturé comme prise en août 1914 et confisqué par cette Cour en février 1915 (2). La cargaison en question fut débarquée à Alexandrie entre le 9 et le 13 août et fut déposée sous les hangars de la Douane ; elle y est restée sous le contrôle et en la possession des fonctionnaires des Douanes jusqu'à ce qu'elle ait été remise au Marshal de la Cour des Prises de S. M. en novembre 1914, après la déclaration de guerre entre le Grande Bretagne et la Turquie le 5 novembre 1914.

Le conseil des réclamants soutient que, lorsque ces marchandises furent débarquées, elles étaient la propriété d'un neutre, à savoir la Turquie, et que, comme marchandises neutres, elles entraient en la possession de leur propriétaire neutre en étant débarquées. En conséquence, dit-on, la Cour des Prises n'avait plus sur elles ni droits ni contrôle.

Dans le cas du *Roumanian*, la cargaison consistait en huile qui avait été transportée du navire dans des réservoirs situés dans les limites du port. On ne pouvait en disposer ni la déplacer avant que certaines formalités eussent été accomplies par les fonctionnaires des Douanes. Dans la présente affaire, les marchandises ont été déposées sous les hangars de la Douane et on ne pouvait non plus en disposer ni les déplacer sans la permission des fonctionnaires des Douanes ; enfin les hangars de la Douane sont situés dans les limites dn port d'Alexandrie.

La seule différence entre les deux cas est que, dans celui du *Roumanian*, les marchandises étaient marchandises ennemies au moment du débarquement, tandis que dans le cas actuel elles étaient neutres et ne devinrent marchandises ennemies que plus tard.

---

(1) Voy. *suprà*, p. 69.
(2) Voy. *suprà*, p. 168.

Dans l'affaire du *Roumanian*, le président (Sir Samuel Evans) dit : « Nous débutons donc, en examinant le cas actuel, par cette formule générale que toute propriété ennemie — navires et cargaisons — peut, après l'ouverture de la guerre, être capturée *jure belli*, sur mer, dans les fleuves, ports et havres de ce pays ». Et il fut jugé dans cette affaire, que bien que l'huile eût été versée dans des réservoirs dans les limites du port, elle continuait, en ce qui concernait la juridiction de la Cour des Prises, à faire partie de la cargaison du navire susceptible d'être saisie comme prise. En conséquence, il est permis de dire que les marchandises, dans le cas qui m'est actuellement soumis, faisaient partie de la cargaison d'un navire qui a été légalement saisi et dûment confisqué comme de bonne prise.

La question est celle-ci : existe-t-il une différence à raison du fait que les marchandises, lors du débarquement, étaient propriété neutre ?

Les marchandises ont été sous le garde des autorités du port depuis la saisie du navire. La propriété des marchandises revient soit aux chargeurs, une maison allemande, soit à la Compagnie turque des chemins de fer. Pour les besoins de cette argumentation on a admis qu'elles appartiennent à la Compagnie turque des chemins de fer.

En admettant maintenant pour un instant qu'elles aient été autorisées à rester à bord du navire ennemi confisqué, peut-on dans ce cas soutenir que, lorsque la guerre éclata avec la Turquie, la Cour des Prises n'avait pas le pouvoir de les saisir ?

D'après le précédent du *Roumanian*, ces marchandises, quoique débarquées, font toujours partie de la cargaison du navire ennemi *Achaia ;* comme elles se trouvent encore dans la juridiction de la Cour des Prises et qu'elles sont devenues propriété ennemie, je suis d'avis que la Cour des Prises a le pouvoir de les confisquer.

On a cité en faveur des réclamants le cas de l'*Ooster Eems* [1784] (1 C. Rob. 284 n. ; 1. Eng. P. C. 136 n.) et du *Charlotte* [1808] (6 C. Rob. 386, n. ; 1 Eng. P. C. 585 n.) ; mais, dans le cas de l'*Ooster Eems* il a été jugé que les marchandises avaient été transmises pour livraison, avant leur saisie, et dans le cas du *Charlotte* il a été jugé que les marchandises avaient été vendues et livrées avant de devenir sujettes à saisie.

Rien de semblable ne peut être soutenu dans la présente affaire. Je dis en conséquence que ces locomotives étaient la propriété des chemins de fer de Jaffa, Compagnie turque, et qu'elles ont été saisies à bon droit comme prise et je rends une ordonnance de confiscation et de vente.

Du 22 juillet 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siègeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston (Procureur général), pour la Couronne ; C. M. Halford, pour les réclamants.

65

Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie), 6 septembre 1915

CARACTÈRE ENNEMI OU AMI DES MARCHANDISES, EXPÉDITEUR ANGLAIS, CONSIGNATAIRE ENNEMI, CLAUSE « DOCUMENTS CONTRE ACCEPTATION », ACCEPTATION DE TRAITES.

Des marchandises expédiées sur navire ennemi par une maison anglaise à des consignataires ennemis en vertu d'un contrat portant la clause « documents contre acceptation » restent la propriété du chargeur quand bien même une banque anglaise a accepté les traites tirées au sujet de cette opération, alors qu'en fait la banque n'a pas voulu les accepter pour le compte du consignataire ennemi et accomplir un acte de commerce avec l'ennemi et qu'elle n'a pu accepter valablement pour son propre compte.

(Navire autrichien *Koerber* [cargaison])

M. Grain, juge :

Les marchandises, dans l'affaire actuelle, consistant en 72 caisses de thé, furent chargées par MM. Westphal, King et Ramsay, Lim., le 17 juillet 1914, à Fou-Tchéou, sur le vapeur *Koerber*, navire autrichien dont cette Cour s'est déjà occupée.

Les consignataires étaient des sujets autrichiens de Vienne et Trieste et les contrat stipulait « documents contre acceptation. »

Westphal, King et Ramsay, Lim. ont, par l'entremise de la Banque de Taiwan Lim., tiré des traites sur MM. Brandt et C°, banquiers et négociants à Londres, maison considérée comme anglaise. MM. Brandt et C° ont accepté les traites le 24 août 1914, après l'ouverture de la guerre. Un affidavit présenté par l'un des directeurs de la maison Westphal, King et Ramsay, Lim. expose que, « en raison d'une Proclamation rendue au début d'août 1914, il était impossible à MM. Brandt et C° d'accepter cette traite et d'engager leur responsabilité pour le compte d'un sujet ennemi, et j'ai appris qu'ils ont accepté cette traite dans le but de sauvegarder les intérêts de la cargaison, avec l'intention de retenir eux-mêmes les marchandises pour couvrir la traite. » Dans une lettre qui est produite, MM. Brandt et C° disent : « Il nous était impossible d'accepter, à la date ci-dessus indiquée, une traite pour le compte d'intérêts ennemis. Nous ne l'avons acceptée que pour notre propre compte. »

Pour ces motifs, M. Halford, qui comparaît pour Brandt et C°, réclame la relâche à leur profit. Le Procureur s'y oppose et demande la confiscation des marchandises pour le motif que Brandt et C° n'avaient pas le pouvoir d'accepter pour leur propre compte, qu'en réalité ils ont accepté pour le

compte d'un étranger ennemi, qu'en agissant ainsi ils ont fait dû commerce avec l'ennemi et qu'en conséquence les marchandises doivent être confisquées. Il cite *Kershaw contre Kelsey* [1868] (Scott, *Cases on International Law* 535; 100 Mass. 561), *Small contre Lumpkin* [1877] (Scott, *Cases on International Law* 538; 28 Grattan 832), le *Rapid* [1814] (Scott, *Cases on Int.-Law* 557; 8 Cranch 156), *Amory contre Mc Gregor* [1818] (Scott, *Cases on Int.-Law* 561 ; 15 Johnson's Rep. 24) et le *Southfield* (1), affaire récemment jugée par la Cour des Prises de Londres.

Tout d'abord, je suis d'avis que MM. Brandt et C° n'avaient pas le pouvoir d'accepter pour leur propre compte, attendu qu'il n'existait ni contrat, ni projet de contrat entre eux et MM. Westphal, King et Ramsay, Lim. concernant le transfert de la propriété des marchandises. Les parties contractantes étaient Westphal, King et Ramsay, Lim. et les consignataires autrichiens, et je ne puis voir comment Brandt et C° pouvaient avoir le pouvoir de s'introduire dans le contrat après la déclaration de guerre, dans le but, comme il est dit dans une de leurs lettres, « de sauvegarder les intérêts de la cargaison en retenant les marchandises pour couvrir la traite. » Si Brandt et C° avaient accepté, le 24 août, pour compte de l'ennemi, je suis porté à penser que ce cas rentrerait dans l'hypothèse de celui du *Rapid* et les marchandises seraient sujettes à confiscation; mais il apparaît qu'ils avaient l'intention d'accepter pour leur propre compte et non pour celui des ennemis. Il se peut que ceci ait été fait en vue d'aller à l'encontre des règles du droit des prises, concernant le gage des banquiers et afin de convertir ce gage en une propriété directe.

Je juge donc, dans cette affaire, qu'il n'y a pas eu acceptation suffisante pour faire passer la propriété des marchandises; et comme le contrat comportait la clause « documents contre acceptation », la propriété des marchandises est restée aux expéditeurs MM. Westphal, King et Ramsay, Lim.; la Cour décide qu'elles doivent être restituées à cette maison.

Du 6 septembre 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston (Procureur général), pour la Couronne; Halford, pour les réclamants.

---

(1) Voy. *supra*, p. 302

66

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 6 septembre 1915

Caractère ennemi des marchandises, Vente, Vendeur ennemi, Clause « documents contre acceptation », Acceptation de traites, Lettre de crédit, Transfert de propriété, Confiscation.

Lorsque des marchandises ont été vendues et expédiées sur navire allemand par une maison allemande à destination du Japon avec la clause « documents contre acceptation » et que les traites tirées n'ont pas été acceptées, la propriété des marchandises reste au vendeur et par suite ces marchandises sont confiscables;

Et le fait qu'une lettre de crédit avait été remise à une banque pour l'acceptation par elle des traites ne saurait équivaloir à l'acceptation elle-même au point de vue du transfert de la propriété.

(Navire allemand *Lutzow* [cargaison])

M. Grain, juge :

Les marchandises, dans cette affaire, des caisses de tissus, furent vendues et chargées par Heisch, Heinrichsen et Cᵒ, maison allemande de Hambourg et consignées et facturées à MM. Tomisai et Cᵒ, au Japon.

Le contrat stipulait « documents eontre acceptation » et les traites tirées par les chargeurs sur les consignataires, par l'entremise de la Lloyd's Bank, n'ont pas été acceptées par suite de l'ouverture de la guerre. Jusqu'ici cette affaire ne présente aucune difficulté. Les traites n'ayant pas été acceptées, la propriété des marchandises n'a pas été transférée et reste à la maison allemande de Hambourg.

Mais M. Booth, qui comparaît pour la banque Sumitomo du Japon et pour les consignataires MM. Tomisai et Cᵒ, soutient qu'il y a lieu d'envisager un autre élément dans cette affaire, à savoir que la banque Sumitomo a délivré à la Lloyd's Bank une lettre de crédit pour l'acceptation des traites pour le compte des consignataires; que, par suite de cette lettre de crédit, toutes les fois qu'une traite arrive, il va de soi qu'elle est et doit être acceptée. Et M. Booth soutient, en conséquence, que, la lettre de crédit existant, les traites sont en réalité acceptées dès qu'elles ont été tirées et expédiées et que l'on doit admettre, dans cette affaire, que les traites ont été acceptées et que la propriété a été transférée à MM. Tomisai et Cᵒ, au Japon.

A mon avis, c'est là attribuer un trop grand effet à une lettre de crédit. Bien des choses peuvent survenir pour empêcher l'acceptation des traites malgré la lettre de crédit, par exemple le fait que la banque qui détient la

lettre de crédit tombe en faillite et est fermée, et, comme c'est le cas ici, l'ouverture d'une guerre.

Une lettre de crédit n'est qu'une demande d'une partie à une autre partie d'avancer des fonds ou d'accorder un crédit à un tiers ou d'accepter des traites tirées sur cette partie. La personne à laquelle la lettre de crédit est adressée se trouve simplement dans la même situation et non dans une situation meilleure que la personne en faveur de laquelle la lettre est remise. Cette lettre l'autorise seulement à accepter les traites quand elles lui parviennent. Dans l'affaire présente, la cargaison est chargée sous des conditions spéciales — à savoir : documents contre acceptation — et tant que les traites n'ont pas été acceptées, la propriété n'est pas transférée. Et, bien que dans le cas actuel, si ce n'avait été à cause de la guerre, les traites eussent été certainement acceptées à raison de la lettre de crédit, néanmoins aucune acceptation effective n'est intervenue.

Je déclare donc que la propriété de ces marchandises reste aux consignateurs, la maison allemande de Hambourg, Heisch, Heinrichsen et C[o], qu'elles sont en conséquence, marchandises ennemies et la Cour en ordonne la confiscation et la vente.

Du 6 septembre 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Égypte (siégeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston (Procureur général), pour la Couronne; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

67

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 9 septembre 1915

MARCHANDISE ENNEMIE SUR NAVIRE ANGLAIS, FRET, INDEMNITÉ RÉCLAMÉE AU CAPTEUR, REFUS D'INDEMNITÉ POUR DÉROUTEMENT OU DÉTENTION DU NAVIRE, FRAIS DE DÉCHARGEMENT.

Lorsque des marchandises ennemies sont saisies à bord d'un navire anglais, le propriétaire du navire auquel le fret a été intégralement payé par la Couronne n'a pas droit à indemnité à raison des inconvénients et retards occasionnés par le déroutement du navire et par sa détention en vue de cette saisie ;

Et il n'a pas droit non plus à indemnité à raison du fait que le déchargement des marchandises dans un port anglais a entraîné pour lui des frais plus élevés que n'aurait fait le déchargement au port de destination.

(Navire anglais *Tredegar Hall* [cargaison]).

En juillet 1914, le *Tredegar Hall*, vapeur anglais, appartenant à Edward Nichol et C[o], embarqua dans le Rio de la Plata une cargaison de maïs à destination de Hambourg et

Emden. Il partit avant la déclaration de guerre. Le 4 août, ses propriétaires furent avisés par le Lloyd de Londres que l'Amirauté conseillait, dans l'intérêt national, de diriger le navire sur un port du Royaume-Uni ; le 5 août, à l'arrivée du navire en vue de Portland, le sémaphore du Lloyd lui signala qu'il devait se diriger vers le port anglais le plus proche. En conséquence le *Tredegar Hall* se dirigea sur Weymouth où il arriva le même jour. Le 9 août, conformément aux ordres reçus de l'Amirauté, il se rendit à Portland Harbour ; le 12 août l'Amirauté lui ordonna d'aller à Avonmouth. Après son départ, les propriétaires reçurent de l'Amirauté l'ordre de le diriger sur Cork ; cet ordre fut communiqué au capitaine à son arrivée à Barry Roads où le navire fit une provision de charbon ; il se rendit alors à Cork, où il arriva le 16 août et où il déchargea sa cargaison. La cargaison a été condamnée comme prise et l'Amirauté a payé aux propriétaires du navire le fret entier prévu pour le transport du Rio de la Plata à Hambourg et Emden. Les propriétaires réclament 1839 l. 4 s. 4 d. pour fret de Weymouth à Cork et pour détention de sept jours à Weymouth et Portland. Subsidiairement ils allèguent que le déchargement à Cork leur a coûté 16 l. 14 s. 8 d de plus que n'eût coûté le déchargement à Hambourg et Emden et ils réclament cette somme.

Sir Samuel Evans, président :

La seule question qui reste à régler dans cette affaire est la réclamation par MM. Edward Nichol et C° d'une somme importante, se montant à 1839 l. 4 s. 4 d., en sus du fret dû au *Tredegar Hall* d'après la charte-partie si les marchandises avaient été livrées à Hambourg et à Emden. Il y a en outre une demande subsidiaire pour une petite somme dont je m'occuperai dans un instant.

Le navire a été amené dans ce pays à la suite d'un télégramme du Lloyd au capitaine du navire et certains mouvements furent rendus nécessaires dans l'intérêt de la cargaison et dans celui du navire lui-même, à la suite desquels il se trouve non pas à Hambourg ou à Emden mais à Cork où la cargaison a été livrée et où le navire reprit sa liberté. Il pourrait y avoir quelques questions à trancher conformément aux principes que j'ai posés dans l'affaire du *Juno* (1) en ce qui concerne le montant du fret auquel le navire avait droit dans ces circontances ; mais aucune question de ce genre ne se présente dans cette affaire car la Couronne (par l'entremise du Procureur général) a payé aux propriétaires du navire la totalité du fret, de sorte qu'il n'y a pas lieu de déterminer le fret conformément aux principes appliqués dans l'affaire du *Juno*. Présentement, on cherche à obtenir quelque chose de plus que le fret comme compensation pour les retards et les inconvénients résultant de l'envoi du navire d'une place à une autre et du déchargement final de la cargaison à Cork.

J'avais l'intention de dire, dans l'affaire du *Juno* — et je crois l'avoir dit — qu'aucune somme ne devrait être allouée à des propriétaires anglais en raison des retards ou des inconvénients qui peuvent être subis par un navire comme conséquence de son déroutement ou de sa détention aux fins de saisie et pour empêcher la livraison de la cargaison ennemie confiscable.

Lorsque je me suis référé aux inconvénients et retards dans le dernier

(1) Voy. *suprà* p. 8.

paragraphe de ma sentence, j'entendais y comprendre tout inconvénient ou retard causés par la détention ou le déroutement du navire par rapport au voyage prévu par la charte-partie. C'est clairément indiqué, je crois, dans le paragraphe final. Dans le cas actuel, rien n'est survenu en dehors du retard et des inconvénients causés par son déroutement en raison de la guerre. C'est une perte, si c'en est une pour les propriétaires, qui résulte de la guerre, et pour laquelle, malheureusement, ils ne peuvent pas obtenir de compensation. C'est une perte comme les pertes qui ont été subies par d'autres citoyens en d'autres qualités et circonstances, ainsi que je l'ai déjà indiqué dans l'affaire du *Juno*. Je crois, dans le cas actuel, que les propriétaires du navire, qui ont été payés de la totalité du fret, ont été généreusement traités. S'ils avaient essayé de gagner Hambourg, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'être doué d'une bien vive imagination pour voir ce qui serait arrivé si le navire n'avait pas été dérouté vers ce pays, soit volontairement, soit par l'action des croiseurs de Sa Majesté.

En ce qui concerne la demande subsidiaire de 16 l. 14 s. 8 d., c'est une réclamation des propriétaires basée sur la comparaison entre l'estimation des frais à Hambourg et Emden et ceux qu'ils ont eu à supporter à Cork. C'est une petite somme, mais on me demande de traiter cette demande comme une question de principe.

Je me suis référé à ce que j'ai fait dans l'affaire du *Juno*. Mon impression est, faisant appel à ma mémoire et à la façon dont j'ai traité cette affaire dans mon jugement, que les sommes que j'ai dit devoir être allouées dans cette affaire n'étaient pas allouées du tout en vertu d'un principe mais parce que je pensais, en tenant compte de toutes les circonstances, qu'il pouvait être généreux et convenable d'accorder les frais supplémentaires qui furent ainsi alloués. Mais si je dois traiter cette question comme une question de principe, je crois qu'il est tout à fait clair (en dehors des difficultés qu'il y a à déterminer une somme de ce genre, comme l'a montré le conseil du Procureur Général, par exemple la difficulté de comparer le coût du déchargement à Cork pendant la guerre et le coût du déchargement à Hambourg et à Emden en supposant que le navire y soit arrivé) que ces pertes sont des pertes que le propriétaire subit du fait de la guerre et qu'il n'est pas fondé du tout à en faire état dans l'estimation du fret, conformément aux principes que j'ai posés.

Les réclamations de MM. Edward Nichol et Co doivent être rejetées.

(Faculté d'interjeter appel dans le délai d'un mois).

Du 9 septembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor, Holman Birdwood et Co.

68

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 16 septembre 1915

CONTREBANDE DE GUERRE ABSOLUE OU CONDITIONNELLE, VOYAGE CONTINU, CARGAISONS CONSIGNÉES AU PORT NEUTRE DE COPENHAGUE, DESTINATION FINALE RÉELLE, DESTINATION A PAYS ENNEMI, MARCHANDISES DESTINÉES A ENTRER OU NON DANS LE STOCK GÉNÉRAL DU PAYS NEUTRE, CONNAISSEMENT A ORDRE, CIRCONSTANCES DE FAIT, VIVRES, CAOUTCHOUC, VENTE RÉELLE A UN ACHETEUR NEUTRE, MARCHANDISES DESTINÉES A SUBIR UN TRAITEMENT INDUSTRIEL EN PAYS NEUTRE ; ORDRE EN CONSEIL DU 29 OCTOBRE 1914, DÉCLARATION DE LONDRES, VOYAGE CONTINU, CONTREBANDE CONDITIONNELLE, DROIT INTERNATIONAL, PRÉSOMPTION DE DESTINATION ENNEMIE ; VIVRES, DESTINATION A L'USAGE MILITAIRE DE L'ENNEMI, PREUVE, CIRCONSTANCES, INTENTION DU CHARGEUR ; CONTREBANDE DE GUERRE, MARCHANDISES LICITES APPARTENANT AU MÊME PROPRIÉTAIRE, CONFISCATION ; COUR DES PRISES, PREUVE ; DÉSIGNATION INEXACTE DES MARCHANDISES, PAPIERS DE BORD, CAOUTCHOUC, GOMME.

La doctrine du voyage continu en matière de contrebande de guerre absolue ou conditionnelle faisait partie du droit international au début de la guerre actuelle ;

D'où il résulte qu'en présence d'objets de contrebande absolue ou conditionnelle consignés au port neutre de Copenhague, la Cour des Prises a le droit et le devoir de déterminer quelle était leur destination finale réelle ;

En vue de déterminer la destination réelle des marchandises consignées à port neutre, il faut rechercher si elles sont destinées à entrer dans le stock général du pays neutre ;

Et à cet égard le fait que le connaissement a été, pendant la guerre, établi à ordre constitue un préjugé défavorable.

Jugé en fait, à raison du changement dans les courants commerciaux, de la possibilité d'utiliser pour l'armée les vivres et le caoutchouc envoyés, de la facilité de les transporter de Copenhague en territoire allemand, de la consignation à ordre ou de l'absence de vente à un acheteur danois, que la plupart des marchandises transportées étaient, en réalité, en route pour le territoire allemand ;

Mais lorsqu'il est établi que des marchandises ont été réellement vendues à un acheteur en pays neutre, elles échappent à la confiscation ;

Et lorsque des marchandises sont expédiées à un acheteur en pays neutre pour y être soumises à un traitement industriel, le fait que le produit qui en sera tiré pourra ensuite être envoyé en pays ennemi n'autorise pas à leur appliquer la doctrine du voyage continu.

L'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914, en écartant l'innovation tentée par la

Déclaration de Londres et consistant à exclure la doctrine du voyage continu en matière de contrebande conditionnelle, ne viole pas le droit international;

Jugé qu'en fait la présomption de destination ennemie établie par cet Ordre en Conseil, n° 3, s'appliquait aux marchandises réclamées par les chargeurs du Kim *et qu'elle n'a pas été renversée par la preuve contraire.*

La destination des vivres transportés à l'usage militaire de l'ennemi résulte suffisamment du fait qu'ils étaient propres à cet usage et qu'ils devaient arriver à des ports militaires qui sont bases de ravitaillement, de l'importance des forces militaires par rapport à la population civile en Allemagne ainsi que des méthodes employées en Allemagne pour pourvoir aux besoins de l'armée ;

Il n'est pas nécessaire que le capteur prouve strictement qu'au moment de l'expédition le chargeur avait l'intention de donner aux marchandises cette destination hostile ; il suffit que cette dernière résulte des circonstances, sauf preuve contraire.

La confiscation qui frappe la contrebande de guerre s'étend aux marchandises licites appartenant au même propriétaire et chargées sur le même navire.

La Cour des Prises n'est pas soumise au strict système de preuves qui s'impose aux autres juridictions, mais elle peut tenir compte de faits mis en lumière dans d'autres affaires ou qui sont de notoriété publique.

Une désignation inexacte des marchandises dans les papiers de bord, comme celle consistant à qualifier « gomme » un chargement de caoutchouc, ne peut faire grief au consignataire qui réclame ces marchandises lorsqu'elle n'émane pas de lui.

(Navires norvégiens *Kim*, *Alfred Nobel*, *Bjornstjerne Bjornson* et navire suédois *Fridland* [cargaisons])

Sir Samuel Evans, président :

Les cargaisons qui ont été saisies et qui sont actuellement réclamées ont été chargées sur quatre vapeurs appartenant à des propriétaires neutres et qui avaient été affrétés, sous charte-partie à temps, à une société américaine la Gans Steamship Line. John H. Gans, le président de cette société, est allemand. Il a résidé quelques années en Amérique mais il n'a pas été naturalisé. L'agent général de la Société en Europe était Wolenburg, de Hambourg.

Les quatre navires étaient : l'*Alfred Nobel*, le *Bjornstjerne Bjornson*, le *Fridland* et le *Kim*. Ils partirent tous dans un espace de trois semaines, en octobre et novembre derniers, pour des voyages de New-York à Copenhague, avec de très importantes cargaisons de lard, de porc, de viande, d'huile, de blé et autres produits alimentaires; deux d'entre eux avaient des chargements de caoutchouc et un transportait des peaux. Ils furent capturés en cours de route, et les cargaisons ont été saisies pour le motif qu'elles étaient contrebande conditionnelle, que l'on prétendait confiscable en la circonstance, à l'exception d'une cargaison de caoutchouc qui a été saisie comme contrebande absolue.

La Cour est appelée à s'occuper seulement des cargaisons. Toutes questions concernant la capture et la confiscation des navires sont réservées pour être discutées et traitées ultérieurement.

Il est nécessaire de noter les dates de départ et de capture.

	Date de départ	Date de capture
	—	—
Alfred Nobel	20 oct. 1914	5 nov. 1914
Bjornstjerne Bjornson	27 » »	11 » »
Fridland	28 » »	10 » »
Kim	11 nov. »	28 » »

De ces différentes dates peuvent dépendre les questions concernant la détermination des Ordres en Conseil applicables. Un Ordre en Conseil adoptant avec modifications les stipulations de la Convention désignée sous le nom de « Déclaration de Londres » a été promulgué le 20 août 1914 (1) et un autre le 29 octobre 1914 (2). Des proclamations concernant la contrebande absolue et conditionnelle ont été émises les 4 août, 21 septembre et 29 octobre 1914 (3).

Il est utile de noter ici, afin d'éviter toute fausse interprétation ou confusion, que le dernier Ordre en Conseil du 11 mars 1915 (dénommé quelquefois l'Ordre de Représailles) ne touche en aucune façon les cas présents.

Avant d'exposer le résultat de l'examen des faits relatifs aux diverses cargaisons et réclamations, une revue générale peut être faite de la situation qui a conduit à l'expédition des quatre navires et de leurs cargaisons vers un port danois.

Nonobstant l'état de guerre, il n'existait pas de difficultés pour les navires trafiquant avec les ports allemands de la Mer du Nord, en dehors des dangers que l'Allemagne avait elle-même créés en posant et dispersant, à tort et à travers, des mines de toute nature, non amarrées et flottant hors des eaux territoriales, en haute mer, sur les routes du commerce maritime, au mépris du droit international et des règles sur la conduite de la guerre navale, et en violation flagrante de la Convention de la Haye à laquelle l'Allemagne était partie. Sauf ces dangers, les navires neutres auraient pu, dans l'exercice des prérogatives reconnues par le droit international, aller avec leurs cargaisons à Hambourg, Brême, Emden ou autres ports de l'Empire allemand ou en venir. Il n'existait pas de blocus faisant courir le risque de confiscation aux navires qui l'auraient forcé ou auraient tenté de le forcer. Les navires neutres auraient pu transporter de la contrebande conditionnelle ou absolue dans ces ports, agissant dans la limite de leurs droits fondés sur le droit international, en étant seulement sujets au risque de capture de la part des navires de guerre de ce pays ou de ses alliés, préposés à la surveillance.

---

(1) Voir à l'Annexe p. LXIV.

(2) Voir à l'Annexe p. LXXIX.

(3) Voir à l'Annexe, p. XIV, LXXII et LXXVII.

Mais le commerce des neutres — autres que les pays scandinaves et la Hollande — avec les ports allemands de la Mer du Nord ayant été rendu difficile au point de devenir à tous égards impossible, il n'est pas surprenant qu'une grande partie de ce commerce ait été détournée vers les ports scandinaves, d'où l'accès aux ports allemands de la Baltique et à l'intérieur même de l'Allemagne par les voies de terre était praticable, et des faits universellement connus attestent avec force que cette déviation s'est produite.

Le commerce neutre, dont il s'agit dans les affaires présentes, est celui des États-Unis d'Amérique et les transactions qui ont à être examinées résultent d'opérations, soit réelles et de bonne foi, soit seulement prétendues et apparentes, avec le Danemark, au cours desquelles les voyages maritimes de ces navires ont été entrepris entre New-York et Copenhague.

Le Danemark est un petit pays ayant une petite population de moins de 3 millions d'habitants et il est certes, en ce qui concerne les produits alimentaires, un pays exportateur et non pas importateur. Sa situation le rend propre au transport des marchandises allant de son territoire aux places et ports allemands comme Hambourg, Altona, Lübeck, Stettin et Berlin.

Le total des cargaisons des quatre vapeurs capturés et dirigés sur Copenhague dans un espace de trois semaines s'élevait à un poids d'environ 73.237.000 livres. (Ces poids et d'autres qui seront donnés sont les poids bruts, d'après les manifestes).

Des parties de ces cargaisons ont été relâchées et d'autres n'ont pas été réclamées. La quantité de marchandises réclamées dans cette procédure est trés importante. Les réclamations, dans leur ensemble, portent sur environ 32.312.000 livres (non compris le caoutchouc et les peaux).

Les réclamants n'ont donné aucune indication concernant les quantités de produits similaires qu'ils auraient fournies ou consignées au Danemark avant la guerre.

Des statistiques instructives ont été données par la Couronne concernant le lard de qualités diverses ; elles sont significatives et constituent un bon tableau des importations de ces denrées et de denrées analogues au Danemark avant la guerre ; et elles établissent un terme de comparaison avec les importations de lard consignées à Copenhague après la déclaration de guerre sur les quatre navires actuellement devant la Cour. La moyenne annuelle de lard importée au Danemark pendant les trois années 1911 à 1913, de toutes provenances, était de 1.459.000 livres. La quantité consignée à Copenhague sur ces quatre navires seuls était de 19.252.000 livres. En comparant ces quantités, on en conclut que ces navires transportaient à Copenhague, en moins d'un mois, plus de treize fois la quantité de lard qui avait été importée annuellement au Danemark pendant chacune des trois années antérieures à la guerre.

Afin d'illustrer davantage le changement produit par la guerre, la preuve a été fournie que les importations de lard venant des États-Unis d'Amérique dans les pays scandinaves (ou, plus exactement, dans les pays d'Europe

autres que le Royaume-Uni, la France, la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Italie) pendant les mois d'octobre et novembre 1914, s'élevaient à 50.647.849 livres contre 854.856 livres pour les mêmes mois de 1913; ou, en d'autres termes, les importations pendant ces deux mois de 1914 s'élèvent à presque soixante fois celles des mois correspondant de 1913.

Une autre démonstration peut être tirée des statistiques qui ont été invoquées pour les réclamants Hammond et C° et Swift et C°. Pendant les cinq mois d'août à décembre 1913, les exportations de lard des États-Unis en Allemagne s'élevaient à 68.664.975 livres. Pendant la même période de 1914 ce chiffre tomba à une quantité purement nominale de 23.800 livres. D'autre part, pendant ces périodes, les exportations semblables des États-Unis aux pays scandinaves (en y ajoutant Malte et Gibraltar, ce qui n'affecte en rien la comparaison) s'élevaient de 2.125.579 livres à 59.694.447 livres.

Ces faits fournissent pratiquement la certitude qu'une portion très considérable (si considérable qu'elle atteint presque la totalité) des consignations de lard de ces quatre navires était destinée à l'Allemagne ou irait en Allemagne. Ce sont là toutefois des considérations d'ordre général, dont il est important de se souvenir en temps opportun, mais qui ne sont aucunement concluantes quant aux graves questions relatives aux voyages consécutifs, au caractère ennemi et à la destination ennemie, qui se posent avant qu'on puisse déterminer si les marchandises saisies sont confiscables comme prise.

Les dates de départ et de capture ont été indiquées parce qu'elles peuvent avoir de l'influence sur le droit applicable à ces affaires. L'*Alfred Nobel*, le *Bjornstjerne Bjornson* et le *Fridland* partirent dans l'intervalle entre l'émission des deux Ordres en Conseil du 20 août et du 29 octobre. Le *Kim* n'a commencé son voyage qu'après l'entrée en vigueur du dernier Ordre.

Par la proclamation du 4 août, toutes les marchandises actuellement réclamées (autres que le caoutchouc et les peaux) étaient déclarées contrebande conditionnelle.

Les cargaisons de caoutchouc saisies étaient chargées sur le *Fridland* et le *Kim*. Le caoutchouc a été déclaré contrebande conditionnelle le 21 septembre 1914 et contrebande absolue le 29 octobre. En conséquence le caoutchouc chargé sur le *Fridland* était contrebande conditionnelle et celui chargé sur le *Kim* était contrebande absolue.

Les peaux étaient chargées sur le *Kim*. Les peaux ont été déclarées contrebande conditionnelle le 21 septembre 1914.

On n'a pas prétendu, en faveur des réclamants, que ces marchandises ne pouraient être considérées comme contrebande conditionnelle ou absolue, d'après les proclamations respectives concernant celle-ci. C'est-à-dire qu'il a été admis que les marchandises participaient au caractère de contrebande conditionnelle ou absolue en vertu desdites proclamations et qu'elles devaient être traitées en conséquence.

La loi peut être bien interprétée, et ne peut être appliquée qu'après vérification des faits.

Les détails concernant les navires et leurs cargaisons qu'il a été nécessaire d'examiner sont très abondants. Il faut que j'essaye de les résumer en vue du jugement afin de le rendre intelligible dans son principe et dans ses conséquences. Essayer cependant de donner une ampleur modeste à ces détails serait aller au devant d'une troublante confusion.

Le nombre de connaissements séparés relatifs aux cargaisons de ces quatre navires est d'environ 625. Quatre importantes maisons américaines étaient expéditrices de marchandises se trouvant sur chacun des quatre navires et une cinquième maison l'était pour les marchandises à bord de deux d'entre eux. D'après les chiffres donnés à la Cour par les conseillers légaux de la Couronne, ces cinq maisons américaines étaient expéditrices de lard et de viande à concurrence de :

	livres
Armour et Co	9.677.978
Morris et Co (avec Stern et Co)	6.868.213
Hammond et Co (avec Swift et Co)	3.397.005
Sulzberger et fils et Co	2.602.009
Cudahy et Co	729.379
Au total	23.274.584

J'accepte ces chiffres comme exacts. Je suis responsable des autres chiffres mentionnés dans mon jugement.

Les parties de cargaison qui ont été relâchées et celles qui n'ont pas été réclamées feront l'objet d'un jugement séparé. Il y a un peu de confusion, car certains éléments des cargaisons ont été réclamés par les expéditeurs et également par de prétendus acheteurs. Pour ces motifs et pour d'autres, certaines corrections aux chiffres qui suivent peuvent être nécessaires, mais ils sont en somme exacts, car ils figurent sur les divers documents et l'on s'y est référé au cours des débats ; ils sont certainement suffisamment exacts pour servir à trancher toutes les questions relatives aux droits de la Couronne à condamnation ou aux droits des divers réclamants à relâche.

(Sir Samuel Evans analyse alors chacune des réclamations présentées).

Le premier navire qui appareilla fut l'*Alfred Nobel*. Les principaux chargeurs de ce vapeur étaient Morris et Co et Armour et Co. La réclamation directe de ces maisons au sujet des marchandises chargées pas elles sur ce navire porte pour Morris et Co sur 1.574.091 livres et pour Armour et Co sur 1.537.913 livres

Il conviendra d'examiner les cas de ces chargeurs dans cet ordre, tant en ce qui concerne l'*Alfred Nobel* que pour les trois autres navires, ces deux maisons étant d'importants expéditeurs pour chacun d'eux.

Morris et Co.

Cette société, qui fait le commerce des viandes à Chicago et à New-York, faisait à l'ouverture de la guerre d'importantes affaires avec l'Allemagne, qu'elle effectuait, du côté européen, à Hambourg. Elle avait à son service à

Hambourg deux personnes, nommées McCann et Fry. Fry était son directeur. Il apparaît qu'elle a eu aussi un agent à Copenhague, nommé Conrad Bang. Les transactions relatives à ces expéditions, qui se montent à six millions et demi ou sept millions de livres de produits chargés sur les quatre navires, furent effectuées par McCann et Fry et non par Bang. Peu après le début de la guerre, McCann et Fry quittèrent Hambourg et vinrent s'installer à Copenhague.

McCann était nommé sur des centaines de connaissements sur lesquels Morris et Co étaient les chargeurs, comme étant la « partie qui devait être avisée ». Il était ainsi nommé sur tous, sauf de rares exceptions sans importance. Il n'avait aucun établissement à Copenhague ou au Danemark avant la guerre. Il n'eut apparemment aucun bureau à Copenhague. Son adresse était « Bristol Hotel ». Les instructions qui lui ont été données par Morris et Co, quant à son transfert de Hambourg à Copenhague et quant à l'installation et au développement des affaires à conduire à ou par Copenhague, ont dû être transmises par écrit, à moins qu'il ne soit allé en Amérique ou que quelqu'un d'Amérique ne soit venu le trouver. Ces instructions n'ont pas été produites comme preuves et aucune explication les concernant n'a été fournie. Pas une seule lettre échangée entre Morris et Co et McCann ou Fry n'a été produite. Quelques rares télégrammes ont été présentés, mais cela fut dû à ce qu'ils ont été interceptés par la censure anglaise et qu'ils ont été soumis à la Cour par le Procureur général. McCann n'a même pas émis d'affidavit exposant la part par lui prise dans les transactions et Fry ne l'a pas fait non plus. Des affidavits émanant d'eux, s'ils avaient contenu un exposé complet et sincère des faits à leur connaissance, eussent été de valeur et un secours pour la Cour.

Le 28 novembre, McCann et Fry, constituèrent ensemble une société, à Copenhague, dénommée : « Dansk Fedt Import Kompagnie ». Son capital n'était que d'environ 120 livres sterling (2.000 couronnes) mais elle importait du lard et de la viande vers la fin de l'année — c'est-à-dire à peu près en cinq semaines — pour une valeur d'environ 280.000 livres sterling (5.000.000 de couronnes). Plus tard, McCann câble de Copenhague à Morris et Co à New-York : « N'expédiez pas de lard Copenhague, exportation prohibée ». Par la suite, des marchandises telles que lard et graisses furent consignées à Gênes par Morris et Co : l'Italie n'était pas alors entrée en guerre.

La preuve fournie à l'appui de la réclamation directe de Morris et Co est un affidavit de M. Harry A. Timmins, qui a été déposé sous serment à Chicago le 27 mai 1915. M. Timmins est le secrétaire adjoint et trésorier de la société. Il déclare que les marchandises ont été envoyées à Copenhague au cours ordinaire des affaires de la société au Danemark même.

Il est à propos d'en citer mot à mot les paragraphes principaux :

« 2. Le réclamant (Morris et Co) a depuis plusieurs années expédié des quantités considérables de ces produits au Danemark, tant directement à Copenhague que par l'entremise de filiales. La vente de ces produits a été faite depuis plusieurs années soit par la Morris Packing C^o^, société nor-

végienne ou par un employé salarié du réclamant. Ladite Morris Packing C° ou ledit employé salarié des réclamants ont toujours eu des instructions formelles des réclamants pour limiter les ventes au Danemark, aux pays scandinaves et à la Russie et pour ne pas vendre dans un autre pays, à raison de ce fait que le réclamant avait des agents dans les autres pays et qu'il était essentiel que les opérations desdits agents fussent strictement limitées à leur propre district ».

« 4. Au mois d'octobre 1914, le réclamant chargea sur le vapeur norvégien *Alfred Nobel* (les paragraphes des affidavits concernant les trois autres vapeurs sont identiques) les marchandises dont le détail est annexé à l'affidavit. La totalité des dites marchandises fut expédiée « à l'ordre » de Morris et C°, avec avis à l'agent du réclamant à Copenhague (ledit agent étant citoyen d'origine des Etats-Unis d'Amérique) pour vente en consignation dans le district propre de l'agent, suivant le cours habituel des affaires. Les instructions permanentes données à l'agent, en vertu desquelles aucune vente ne pouvait être faite en dehors du district de l'agent, n'ont jamais été retirées par le réclamant ».

Le déposant s'abstient de donner des détails ou seulement un aperçu touchant les quantités *considérables* de produits de la société, expédiées à Copenhague ou au Danemark pendant les années qui ont précédé la guerre; il ne dit même pas quels produits étaient expédiés ; mais l'intention était clairement de faire naître l'impression que les marchandises se trouvant à bord des quatre navires étaient destinées au marché du Danemark et ne devaient pas être vendues par « l'employé salarié » ou « l'agent » dans d'autres pays « en dehors du district de l'agent ». Il n'est pas question d'un marché allemand à approvisionner du Danemark. L'Allemagne n'est même pas mentionnée. « L'agent » à Copenhaque est prudemment désigné comme « citoyen d'origine des Etats-Unis d'Amérique » mais autrement il reste couvert par l'anonyme. Son nom était McCann. Son collaborateur Fry n'est pas nommé. La Compagnie (Dansk Fedt Kompagnie) qu'ils ont fondée en novembre 1914 n'est pas davantage indiquée. Les affidavits disent ou suggèrent que les occupations commerciales de M. McCann concernant les affaires des réclamants ont été confinées, pendant de nombreuses années avant la guerre, à la région modeste et tranquille des pays danois ou scandinaves. L'activité réelle de lui-même et de Fry jusqu'en octobre 1914 (nous le savons maintenant) s'exerçait dans le grand centre de Hambourg.

Les avocats des réclamants ont, peu après la saisie, reçu des instructions les invitant à soutenir la même thèse, quoique plus limitée, parce que l'on disait que la vente était autorisée seulement en Danemark, à l'exclusion du reste de la Scandinávie et de la Russie, car dans une lettre au Procureur général, de décembre 1914, ils écrivaient : « Le devoir du représentant des expéditeurs à Copenhague était de ne vendre que livrable à Copenhague contre espèces (à l'exception de 800 barils de lard indiqués dans le tableau contenu dans notre lettre que nous vous avons adressée le 11 courant et qui étaient destinés à Christiania) et l'agent de l'expéditeur n'a jamais eu l'intention

ni la permission de réexpédier les marchandises de Copenhague à un autre port ».

Lorsque M. Timmins a présenté son affidavit sous serment, celui du Procureur général n'avait pas été déposé et M. Timmins ne se doutait probablement pas des renseignements qui avaient été recueillis pour la Couronne, par l'interception de télégrammes, de lettres ou autrement. Aucun autre affidavit n'a été déposé par M. Timmins ou par qui que ce soit en faveur des réclamants et aucune tentative n'a été faite pour traiter des éléments qui soulèvent la suspicion, ou pour élucider les circonstances qui entraînent le doute quant à la bonne foi des transactions et de la réclamation. Pas un seul livre original de comptabilité, de copies de lettres, ou aucun des documents commerciaux d'usage qui devaient être conservés par ou pour M. McCann à Copenhague n'a été produit.

La Cour a fait ressortir en diverses circonstances, au cours de la présente guerre, l'importance qu'il y a à produire des documents originaux, d'une façon complète et rapide, lorsqu'une réclamation est faite et en particulier lorsque la bonne foi de la réclamation est en question. Dans les circonstances actuelles, je n'hésite pas à dire que le maigre compte rendu des transactions, donné par M. Timmins dans son affidavit, est non seulement tout à fait insuffisant, mais qu'il est sans sincérité et trompeur.

Le tableau présenté du commerce ordinaire et régulier fait en Danemark par Morris et C°, par l'entremise de M. McCann, se trouve défiguré lorsqu'en face de cela on voit l'expédition et le transport vers Copenhague, par cette société, de lard et de produits alimentaires qui, en moins d'un mois, représente plus du quadruple de la quantité importée en Danemark, de toute provenance, pendant un an, d'après la moyenne des trois années antérieures à la guerre.

Dans une lettre du 25 novembre, figurant dans la correspondance « Ascher » (mentionnée plus loin au sujet de la réclamation de Cudahy et C°), une maison de commerce de Hambourg, bien au courant des affaires, écrivait de Hambourg : « Nous avons rencontré aujourd'hui à la Bourse [c'était à Hambourg] M. McCann, de la Morris Provision Company, de retour de Copenhague. Il était très sceptique au sujet de l'affaire de l'*Alfred Nobel* et inclinait plutôt à croire que les provisions qui sont à bord de ce navire ne seraient jamais autorisées à gagner Copenhague, parce qu'il était trop visible que le lard était destiné à l'Allemagne pour qu'on pût espérer un autre résultat. » Cette lettre fut montrée aux réclamants deux mois environ avant la fin de l'enquête, mais ils n'ont jugé ni nécessaire ni peut-être opportun de se donner la peine de contredire ou d'expliquer cette déclaration. Au cours du procès, leur conseil se borna à soutenir que cette lettre n'était pas une preuve. Je traiterai cette question plus loin, lorsqu'on se reportera plus complètement à la correspondance.

Il résulte d'autres éléments de l'affaire qu'un certain Erik Valeur prétendait aussi être un agent de Morris et C° pour le Danemark et avoir agi comme tel pour la vente de quantités considérables de marchandises chargées sur ces navires par Morris et C°. Je traiterai cette question lorsque

j'arriverai à la réclamation de Valeur. Je signale cela parce que les faits qui seront visés là concernent aussi la réclamation de Morris et C° et leur déclaration que leur seul agent au Danemark était M. McCann.

Je me suis déjà référé à un câblogramme envoyé par McCann de Copenhague à Morris et C° à New-York, le 24 janvier 1915 : « N'expédiez pas de lard à Copenhague. Exportation prohibée ». L'exportation a été prohibée par le Gouvernement danois, le 11 janvier. Ce câblogramme était certes postérieur à la saisie des cargaisons dont il est actuellement question. Néanmoins il n'est ni sans valeur ni sans importance. Il atteste clairement deux choses : que le lard n'était demandé ni par ni pour le Danemark et que l'importation antérieure, à Copenhague, n'était en somme, dans tous les cas, qu'une simple étape, dans son passage en Allemagne.

En ce qui concerne la prohibition de l'exportation de denrées alimentaires, il est bien connu, c'est de notoriété publique, que, afin d'éviter des difficultés internationales, les pays scandinaves, en tant que neutres, pour de bons motifs politiques, ont de temps en temps rendu des ordres interdisant l'exportation, hors de leurs territoires respectifs, de denrées telles que le lard, la viande fumée et autres denrées alimentaires, les huiles, les peaux et le caoutchouc. Pour le détail de ces prohibitions on peut se reférer à l'affidavit de M. Henry Fountain, du British Board et Trade, déposé sous serment le 1er juin 1915. Ce sont là aussi des points qui tendent à faire la lumière sur la question de la véritable destination des marchandises nominalement consignées à Copenhague et la Cour est fondée à les prendre en considération et à les mettre dans la balance lorsqu'elle pèse toutes les preuves.

Au cours du procès, au sujet des faits qui y ont été prouvés, j'ai posé quelques questions à M. Leslie Scott, conseil de Morris et C°. Je lui ai demandé si, en ce qui concerne les produits alimentaires que Morris et C° ont consignés à leur ordre ou à celui de leur agent à Copenhague et non pas à un consignataire indépendant, il prétendait qu'ils fussent destinés « au marché danois ou au marché allemand ».

Il a répondu : « Mon point de vue est qu'il n'existe aucune preuve qu'ils fussent destinés à une consignation déterminée, mais il est manifeste qu'on envisageait que la plus grande partie trouverait finalement le chemin de l'Allemagne. » Et que cela fut envisagé par ses clients, il l'a déclaré certain.

Je fis cette remarque : « En d'autres termes, ces marchandises n'auraient pas été envoyées au Danemark si les Allemands n'en avaient pas été les voisins? » et M. Scott répondit : « C'est manifeste. » Je lui demandai alors des renseignements concernant les négociants ou personnes en Allemagne avec lesquels Morris et C° étaient en rapport relativement aux chargements en question dont ils envisageaient l'introduction en Allemagne.

La réponse de leur conseil fut la suivante, j'en reproduirai les termes exacts, parce qu'il y a eu discussion touchant ce qui fut dit :

« Cela doit dépendre des faits sur lesquels je n'ai ni instructions ni preuve. La situation me semble bien claire : Hambourg était, avant la guerre, le grand centre d'importation, non seulement pour l'Allemagne,

mais pour le Danemark et aussi probablement, dans une large mesure, pour la Norvège et la Suède. Hambourg est le grand port franc du nord de l'Europe et la masse des produits alimentaires américains y arrivait, comme Votre Seigneurie l'a vu par les chiffres qui ont été donnés à la suite de sa question. Après la déclaration de guerre et l'importation dans ce port étant arrêtée, il advint deux choses ; l'une fut que la demande allemande pour la population civile devait être satisfaite comme avant la guerre, et les États-Unis, pays neutre, se mirent à satisfaire à cette demande dans le cours normal de leurs affaires. Le second point est que l'approvisionnement du Danemark et des autres pays scandinaves avait à être assuré ; mais les ports spéciaux d'importation allemands étant fermés, la différence fut que le grand courant des produits allant en Allemagne et dans les trois pays scandinaves alla aux ports scandinaves. Avant la guerre, en ce qui concerne Morris et Cº, ils avaient des agents en Allemagne. A l'ouverture de la guerre, il n'est plus utile que les agents restent en Allemagne, mais ils vont en Danemark. M. McCann va en Danemark, et cela ne fait pas de doute. Ils reçoivent les consignations. Il serait ridicule de penser que, dans ces circonstances, ils ne seront plus du tout en communication avec l'Allemagne et avec les acheteurs allemands. Personne ne l'imaginerait ; et je ne suppose pas, sauf preuve dans cette affaire, que Votre Seigneurie, envisageant les faits, arriverait à la conclusion que les représentants de Morris et Cº au Danemark n'étaient plus en rapport avec personne en Allemagne. Je ne suis pas ici pour mettre en avant une telle suggestion. »

Dans la suite le savant conseil disait : « Il peut être parfaitement exact que les chargeurs aient pensé que la totalité était destinée — nous savons maintenant que la totalité n'y était pas destinée — à la consommation allemande. Je ne l'ai jamais discuté. J'ai toujours dit que le marché était l'Allemagne par l'intermédiaire de Copenhague. »

En rapport avec ces déclarations, il est important de développer le point, qui a déjà été examiné, à savoir que les réclamants et M. McCann leur représentant, n'ont fourni à la Cour aucun renseignement — et il était en leur pouvoir de les fournir tous — relativement aux accords intervenus pour expédier « la grande masse » ou « la plus grande partie » des cargaisons en Allemagne, relativement à ceux qui étaient les consignataires ou les consignataires projetés, relativement aux ports ou places d'Allemagne sur lesquels les cargaisons étaient destinées à être envoyées.

Au cours d'une discussion pendant les débats (que l'on rappellera plus particulièrement lors de l'examen du cas Armour et Cº) le conseil de Morris et Cº s'est déclaré prêt à faire la preuve des quantités de saindoux, lard et autres produits de cette nature que Morris et Cº avaient fournies à l'Allemagne pendant les deux ou trois années antérieures à la guerre. Aucune preuve semblable n'a été jusqu'ici apportée bien que les ajournements nécessaires à cet effet aient été offerts.

Avant de terminer l'exposé des faits concernant Morris et Cº, deux autres points doivent être mentionnés. Le premier est que Stern et Cº, au nom desquels certaines marchandises ont été chargées, sont une filiale de

Morris et C° et, à la requête du conseil, le cas de Stern et C° a été joint à celui de Morris et C° et traité comme identique à celui-ci. La seconde est que la réclamation de dix plaignants relative à certains lots de marchandises chargés par Morris et C°, lesquels prétendent être les propriétaires desdites marchandises comme les ayant achetées des chargeurs, devra être examinée; et les faits concernant la situation de Morris et C° relativement à ces sous-réclamations doivent être envisagés comme additionnels à ceux déjà visés en considérant leur réclamation directe.

Les points de droit qui s'élèvent relativement à la destination réelle des marchandises réclamées par Morris et C° sont identiques à ceux s'élevant pour d'autres réclamations. Je traiterai ces points de droit après examen des faits de toutes les affaires.

Armour et C°

Cette société américaine avait, avant la guerre, une importante succursale — Armour et C°, Aktieselskab — à Copenhague, agissant comme agent. Ces agents (dit-on) avaient toujours eu des instructions strictes des réclamants d'avoir à limiter leurs ventes au Danemark, aux autres pays scandinaves, à la Finlande et à la Russie, et de ne pas vendre dans les autres pays, les plaignants y ayant des agents et les opérations de chaque agent devant être strictement limitées à son district particulier.

Le bureau de Copenhague était petit. Le personnel comprenait un directeur, un employé, un garçon de bureau et un dactylographe, d'après le témoignage du Procureur général; ou bien un directeur, un aide vendeur, un chef comptable, un aide comptable et un garçon de bureau, d'après l'affidavit de M. Urion.

Avant la guerre, la principale filiale des réclamants était à Francfort, où se traitaient leurs affaires pour l'Allemagne.

Aucun renseignement ne m'a été donné par les réclamants sur ce qui advint de cette filiale après la guerre ou sur ce qui y fut fait.

En ce qui concerne le bureau de Copenhague, le nom de son directeur n'a même pas été donné à la Cour. Personne de Copenhague n'a favorisé la Cour d'un témoignage au sujet des larges transactions se rattachant aux expéditions faites par ces réclamants.

La réclamation directe d'Armour et C° porte sur près de 8.000.000 livres de denrées alimentaires. Si l'on y ajoute les réclamations de leurs prétendus acheteurs, le total dépasse 9 millions et demi de livres. Cette énorme quantité fut consignée à leur agent à Copenhague en un mois. Comment a-t-elle été envoyée? Quelles furent les instructions du directeur anonyme du bureau de Copenhague sur ce qui devait en être fait? A l'exception de quantités relativement faibles de bœuf en boîtes et de graisse, tout le reste se composait de lard de différentes qualités. La moyenne mensuelle de lard exporté des États-Unis dans toute la Scandinavie en octobre et novembre 1913 était de 427.428 livres; un an plus tard, en trois semaines environ, du 20 octobre au 11 novembre 1914, il est prouvé que cette seule

société a expédié, à Copenhague seulement, beaucoup plus de vingt fois cette quantité.

Le Procureur Général a déposé que les expéditions d'Armour et C° pour Copenhague, en viande de porc, d'octobre à décembre 1914, étaient approximativement équivalentes à leurs expéditions totales à Copenhague pendant la totalité des huit années antérieures. Ces chiffres n'ont été ni contredits ni contestés. Au cours des débats, on a donné l'occasion aux plaignants d'examiner ces faits et de fournir la preuve de ce qu'étaient les importations de produits similaires en Allemagne par Armour et C° ou au moyen de leur intermédiaire pendant les deux ou trois années antérieures à la guerre. La Couronne ne s'opposait pas à un ajournement qui aurait pu être nécessaire à cet effet. Sir Robert Finlay, comme conseil d'Armour et C°, déclara : « Nous obtiendrons sans délai cet état du montant de la quantité de ces articles (saindoux, lard et autres denrées alimentaires) expédiés par MM. Armour et C° en Allemagne pendant les trois années antérieures à la guerre ». Mais cet état n'a pas été produit et, en conséquence (comme je l'ai dit au cours de la discussion), je dois juger d'après les éléments qui m'ont été fournis jusqu'à la clôture des débats.

La réclamation de MM. Armour et C° (en date du 21 avril 1915) fut basée sur ce que les marchandises étaient leur propriété, à titre de marchandises neutres chargées sur navires neutres et consignées à des neutres en port neutre ; et sur ce que les marchandises n'étaient pas destinées à être vendues à ou employées par ou pour le compte d'un gouvernement ennemi ou des armées d'un ennemi. Le principal témoignage à l'appui de cette réclamation est un affidavit sous serment du 27 mai 1915, de M. Meeker, un des vice-présidents et directeurs d'Armour et C°. Il est rédigé pratiquement dans les mêmes termes que l'affidavit présenté sous serment à l'appui de la réclamation de Morris et C°. Il est vraiment un affidavit-formule. L'essence en est que « la totalité desdites marchandises fut expédiée à l'ordre de l'agent à Copenhague, pour vente dans le district propre de cet agent suivant le cours ordinaire des affaires. Les instructions permanentes de cet agent de ne faire aucune vente en dehors de son district n'ont jamais été annulées par les réclamants et l'agent n'avait pouvoir de vendre ces marchandises qu'à des maisons établies en Danemark, dans les autres pays scandinaves, en Finlande ou en Russie ».

L'Allemagne n'est pas nommée et l'impression donnée, et que l'on a certainement l'intention de donner, est que les marchandises ont été chargées et consignées pour des affaires purement scandinaves, comme si la guerre n'était pas intervenue.

En ce qui concerne toutefois le chargement du *Kim*, il y a ce paragraphe additionnel : « Le vapeur *Kim* quitta le port de New-York le 10 novembre et, jusqu'à cette date, les plaignants n'avaient nul connaissance de l'Ordre en Conseil du Gouvernement Britannique, du 29 octobre 1914, qui n'a été reçu par le département d'Etat à Washington qu'après le départ du navire. »

Cela ne concorde pas avec les faits, car l'Ordre en Conseil a été notifié à

l'Ambassadeur américain le 30 octobre et a été publié à New-York le 2 novembre,

D'autres affidavits ont été déposés: un par M. Finney, qui est entièrement inopérant; un autre par M. Garside, qui ne traite que de la partie de la cargaison composée de bœuf en boîtes dont il sera parlé ci-après. Le dernire émane de M. A. R. Urion et il a été déposé sous serment environ une semaine après le commencement des débats devant la Cour. M. Urion traite de divers points antérieurs à la guerre mais, quant aux transactions postérieures à l'ouverture de la guerre, il dépose comme suit : « Par. 6. Aucune des marchandises expédiées par Armour et C° à la compagnie de Copenhague après l'ouverture de la guerre ne fut vendue aux forces armées ni à un département gouvernemental de l'Allemagne, ni à aucun fournisseur de ces armées ou de ces départements gouvernementaux. Environ 90 0/0 des marchandises ont été vendues à des maisons qui étaient les clients de la société et qui étaient établies au Danemark et dans les pays scandinaves depuis de longues années. Ces ventes furent toutes des ventes sincères et le payement fut effectué contre documents suivant l'usage habituel et, à la livraison, les intérêts d'Armour et C° dans les marchandises cessèrent complètement. »

Il est à remarquer qu'il ne spécifie pas ce qu'étaient les marchandises ni à qui et quand elles ont été vendues. La déclaration relative aux ventes sincères de 90 0/0 ne peut se référer aux marchandises chargées sur les quatre navires en cause. Une telle déclaration concernant ces marchandises serait tout à fait inexacte; et, lorsqu'il parle de payement et de *livraison* des marchandises, ceci doit se référer à d'autres marchandises, attendu que celles qui nous occupent n'ont jamais été livrées. Il est significatif que, dans ce dernier affidavit déposé en faveur des réclamants, M. Urion omet complètement toute explication touchant l'expédition ou la vente des marchandises actuellement réclamées par la société.

Une partie des expéditions consistait en bœuf en boîtes. Il y avait 5.600 douzaines de boîtes de 24 onces chacune, soit 100.800 livres. Il m'a été démontré, au nom de la Couronne, que des boîtes de cette dimension ne sont pas employées habituellement pour les marchés civils ; que de grandes quantités de cette marque particulière de conserve de viande en boîtes de cette taille avaient été offertes pour l'usage de l'armée anglaise ; et que ces emballages ne pouvaient avoir en vue que l'usage des troupes en campagne. Un témoignage contraire a été produit pour les réclamants. Mais il est important d'observer qu'aucun témoignage n'a été fourni, démontrant qu'une seule boîte de ce genre ait jamais été expédiée par Armour et C° en Danemark, avant la guerre ni, sans doute, qu'il en ait été jusqu'ici expédié en Allemagne pour la population civile. Je ne dis pas qu'il ait été prouvé qu'il n'en ait pas été expédié. Mais il n'a pas été prouvé qu'on en ait envoyé. L'affidavit de M. Garside sur ce point est vague et ne fournit pas la preuve qu'une seule livre de bœuf en semblable boîte ait jamais été envoyée en Danemark ou en Allemagne avant la guerre. On l'a fait remarquer à Sir Robert Finlay, au cours de l'argumentation et, en conséquence, la promesse (déjà mentionnée) a été faite de fournir un exposé à ce sujet.

Quoique la réclamation, qui a été antérieurement basée sur les affidavits, était que les marchandises chargées par Armour et C° étaient expédiées dans le cours habituel des affaires danoises ou scandinaves, il est significatif qu'au cours des débats, le motif adopté par Sir Robert Finlay ne fut pas le même. Je ne veux pas paraphraser son exposé de ce motif, mais je citerai ses propres paroles : « Ma thèse n'est pas qu'elles devaient être toutes consommées en Danemark ou en Norvège ; ma thèse est qu'elles n'étaient pas consignées aux armées allemandes et qu'il était presque certain qu'il n'y avait pas voyage continu. » Là-dessus, le Solicitor General intervint et déclara : « Je crois que j'ai entendu mon éminent ami dire, il y a un instant, que sa thèse n'était pas que ces marchandises étaient destinées à la consommation danoise mais à la consommation civile allemande. » Sir Robert Finlay répondit : « Non, j'ai dit que notre thèse n'était pas que les marchandises fussent destinées à la consommation en Danemark, mais que les personnes auxquelles elles étaient consignées les vendirent à l'Allemagne. »

Mais, comme on le verra par les chiffres déjà donnés des marchandises expédiées par Armour et C°, moins d'un cinquième était dit avoir été vendu à des consignataires et le fait indiscuté est que les quatre cinquièmes et plus n'ont pas été vendus et sont, en fait, réclamés par Armour et C° comme étant restés leur propriété. Il y a dans la correspondance « Ascher » plusieurs références à Armour et C° ; mais un passage s'applique à eux seuls et on peut avoir attendu quelques explications sur lui. Il a trait à un autre navire, mais il met en lumière le nature des opérations d'Armour et C° avec les pays voisins de l'Allemagne en novembre 1914.

Le 11 novembre, E. Ascher écrit à Cudahy et C° : « M. Boerenbrink a eu un entretien avec le représentant d'Armour et C° à Rotterdam qui lui assura que ses commettants avaient inscrit plusieurs lots d'étoffes destinés à des acheteurs allemands sur le vapeur *Maartensdyk*, sans avoir été astreints à signer une déclaration ; et, si cela concorde avec les faits, nous ne pouvons nous expliquer comment MM. Armour et C° seront en situation de faire ce que nous ne pouvons pas. »

D'autres faits relatifs aux expéditeurs d'Armour et C° seront établis lorsque je m'occuperai des réclamations de leurs prétendus acheteurs, savoir : la Provision Import C°, Christensen et Thoergensen, Brödr Levy, Hansen et Frigast et les énoncés actuels relatifs à leur réclamation directe doivent être complétés par tous les faits importants qui se dégagent de l'examen des réclamations secondaires.

Finalement, je remarque que les réclamants n'ont produit aucune lettre, télégramme, contrat ou autre document quelconque intervenu entre eux et leurs agents à Copenhague au sujet des quantités énormes de marchandises expédiées, et que pas un seul livre de comptabilité, pas un document commercial d'aucune sorte, détenu par leurs agents à Copenhague et concernant les marchandises, n'a été produit.

Swift et Co et Hammond et Co.

Ces deux maisons sont réunies et leurs réclamations sont prises comme n'en formant qu'une. Ensemble, les marchandises expédiées par elles dépassaient 3 millions 1/4 de livres, Swift et Co en consignant plus de 2 millions et Hammond et Co plus d'un million. Dans tous les cas, les consignations étaient à leur propre ordre. Aucune portion des 2 millions de livres de Swift n'avait été vendue ni n'avait fait l'objet d'un contrat en vue de la vente à qui que ce soit au moment de la saisie. (Il a été allégué et juré par M. Edward Swift qu'une partie avait été vendue à un certain Dreyer, de Aarhus, mais au cours des débats on ne s'est pas appuyé sur cela.) Mais il a été prétendu qu'une partie considérable des marchandises de Hammond avait été vendue à deux maisons, Buch et Co, et Bunchs Fed, dont les sous-réclamations seront examinées plus tard.

L'affidavit à l'appui de la réclamation est de la même forme commune et superficielle que ceux des deux dernières affaires.

L' « employé salarié » et « agent » non dénommé et les « instructions » permanentes à l'agent de limiter sa vente à son district (dans ce cas au « Danemark »), la consignation « pour vente au Danemark », et « seulement aux maisons établies en Danemark » sont devenus des formules stéréotypées.

Au cours des débats il a transpiré que la personne à qui les deux sociétés avaient confié la conduite de l'affaire était un certain Peterman, leur directeur à Hambourg. Après l'ouverture de la guerre, un câblogramme intercepté montra que, le 1er septembre 1914, Swift et Cie avaient prescrit à leurs agents à Rotterdam de demander à leur bureau de Hambourg s'il recommandait des consignations de viande et de lard à une banque de Copenhague et, dans le cas de l'affirmative, de quelles quantités, qui achèterait et de quel pourcentage du montant de la facture on pourrait faire traite. La Cour ne fut pas informée de la réponse donnée par Peterman. Peu après, le 16 septembre 1914, Peterman avisait les sociétés de cesser la consignation de leurs produits. Néanmoins on trouve que plus tard elles câblèrent à Peterman d'assurer l'installation d'un entrepôt convenable à Copenhague pour leurs consignations, en prévision du grand nombre possible de consignations provenant d'autres parties.

Puis on demande à Peterman s'il peut assurer contre le risque de guerre auprès d'autres que les compagnies allemandes et sinon de donner le nom et la situation de compagnies allemandes et d'obtenir d'elles l'assurance que les pertes seraient promptement réglées sans difficulté. Avant la guerre, une personne du nom de Stilling Andersen, de Copenhague, semble avoir été chargée de toutes les affaires que les réclamants eurent en Danemark. Après la saisie des trois premiers navires et le départ du quatrième, Swift et Cie écrivaient à Lane et Cie (qui les représentaient à Londres) une lettre (17 novembre) dans laquelle ils disent : « S'il est nécessaire pour vous d'obtenir des preuves de notre propriété, veuillez vous adresser à M. Peterman, à Copenhague, lieu où nous avons ouvert un bureau afin de faciliter les affaires en Danemark dans les conditions désavantageuses

actuelles. Pour votre gouverne, il peut être bon pour nous de mentionner que nos affaires en Danemark ont été conduites depuis de longues années sous le contrôle de notre bureau de Hambourg dont M. Peterman était chargé. »

Ni M. Peterman, ni personne agissant pour Swift et C° ou Hammond et C° à Copenhague, ni aucun de leurs banquiers à Copenhague n'a fourni d'affidavit ni donné de preuve concernant l'opération dans laquelle les importantes expéditions en question furent faites.

La situation a été exposée comme suit par le conseil de Swift et C° :

« Il en résulte que Stilling Andersen était l'agent à Copenhague. Il se trouvait sous le contrôle de Peterman de Hambourg. L'affaire qui se faisait en Danemark était traitée de Hambourg, Stilling Andersen étant l'agent local. Lorsque Peterman vint à Copenhague, il était celui qui conservait le contrôle, bien que, je le crois, Stilling Andersen restât l'agent quoique probablement sous le contrôle de Peterman. »

Plus tard (mais avant le 10 décembre) le nom de Peterman disparut complètement et dans les câblogrammes relatifs aux affaires le nom de « Davis » fut employé pour Peterman. Aucune preuve n'a été fournie expliquant pourquoi ce pseudonyme de Peterman fut adopté et employé et aucune preuve ne l'a été pour démontrer comment ce pseudonyme a été communiqué aux bureaux de Copenhague ou de Hambourg. Ni livre de comptabilité, ni correspondance, ni document quelconque détenus par Peterman ou par un autre agent des réclamants à Copenhague et concernant l'affaire n'ont été produits.

Ainsi fut le cas de Swift et C° et de Hammond et C°.

Sulzberger et fils et C°.

La réclamation directe de cette société porte sur près d'un million trois quarts de livres. Leurs marchandises ont été chargées sur tous les navires. Il y a une sous-réclamation de Pay et C° pour plus de 800.000 livres. Les consignations réclamées par les Sulzberger étaient toutes à leur ordre, Leopold Gyth, de Copenhague, étant la partie à aviser. Il a été dit que Gyth était, depuis le 1er août 1914, l'agent de la société pour la vente de ses produits en Danemark. Pendant quelques années auparavant, Pay et Cie étaient les agents et on a discuté pour savoir si leur représentation avait réellement cessé au moment de la saisie.

Dans une lettre écrite par Pay et C° à Sulzberger, le 20 juillet 1914, ils exposent que les ventes pour le compte de la compagnie avaient baissé parce que la fabrication de la margarine végétale prévalait en Danemark, 80 0/0 du produit étant de provenance végétale. Dans ces conditions il est étrange qu'aucune preuve n'ait été fournie par Gyth ou un autre pour expliquer ces gros chargements. On a mis en avant dans l'affidavit que les connaissements avaient été expédiés par l'entremise d'une banque de Copenhague — je présume que c'est à une banque de là-bas — et qu'ils ont été retournés. Aucune correspondance n'a été produite sur ce point et il n'y a aucun témoignage venant d'une banque de Copenhague. Il reste

très peu de traces de ce que Gyth, le prétendu agent, fit en réalité. Je crois qu'il n'y a qu'un câblogramme à lui adressé en 1914 à Copenhague parmi ceux interceptés. Il fut envoyé le 16 octobre.

D'autres personnes en relations autrefois et probablement alors avec le bureau de Sulzberger à Hambourg furent beaucoup plus actives. Le premier état des transactions de Sulzberger après l'ouverture de la guerre qui a été produit à la Cour est une lettre du 21 septembre, écrite par Sulzberger de Hambourg à Pay et C°. C'est une lettre importante, qui montre quels étaient les projets d'affaires des Sulzberger à cette époque et à quels stratagèmes ils consentaient à recourir pour obtenir des marchandises en Allemagne. Le mieux est de la donner intégralement.

Hambourg, 21 septembre 1914

MM. Pay et C°, Copenhague.

Messieurs,

Nous accusons réception de votre estimée du 17 courant dont le contenu a été noté. Il nous est possible d'acheter de grandes quantités d'huile et de lard etc.., provenance d'Amérique c. a. f. Stellin. Nous venons vous demander s'il vous est possible d'expédier les marchandises d'Amérique à Stellin, *viâ* Copenhague, si les connaissements portent la mention « Partie devant être avisée, à l'ordre de Pay et C° » de telle manière que vous soyez comme consignataires. Vous auriez alors à nous envoyer les marchandises à Stellin ce pour quoi nous serions disposés à vous payer une petite bonification. Nous attendons votre obligeante réponse à ce sujet. En ce qui concerne M. Leopold Gyth, il n'y a rien à faire pour le moment avec lui, ce qui n'est pas étonnant dans les circonstances critiques actuelles.

Vos biens dévoués,

Sulzberger et fils et C°. »

Voilà les réclamants qui, par leur bureau de Hambourg, projettent de faire ce que la Couronne soutient qu'ils avaient l'intention de faire à l'égard des marchandises saisies. Pay et C° s'y refusèrent. Que plus tard Pay et C° ou Gyth aient fait ce qu'on leur demandait de faire, c'est une autre question. Mais, par la suite, Gyth est nommé sur tous les connaissements comme étant la partie qui doit être avisée. Aucune explication à ce sujet n'a été donnée.

Deux représentants allemands des Sulzberger — à savoir Christiansen et, Saemann — se trouvent ensuite dans un hôtel de Copenhague et sont actifs dans l'usage des câbles. L'un des câblogrammes démontre que Christiansen, et non pas Gyth, s'occupait du risque de guerre du *Fridland*. Saemann, dans un autre câblogramme (son vingtième), suggère de suspendre la vente jusqu'à ce que les cargaisons saisies soient relâchées ; et il câble de nouveau qu'il pourrait expédier en Suède « mais que la garantie était nécessaire » ce qui naturellement signifie garantie contre l'exportation. En rapport avec

cela on peut noter que Saemann câbla encore de Copenhague, en janvier, que l'exportation de Norvège du lard, des viandes et des graisses, avait été prohibée ; et Pay et Cº câblaient aussi : « N'expédiez pas de lard à Copenhague » après que l'exportation du Danemark eût été prohibée ; en quelle qualité ont-ils câblé, comme agents ou non, on ne l'a pas expliqué.

Il est intéressant de remarquer que les Sulzberger de Liverpool demandent aux réclamants par câble au sujet de cette procédure de prise : « Serait-il opportun de demander des témoignages au port de destination pour prouver que les marchandises n'étaient pas destinées à usage ennemi ? » Je ne sais s'il a été répondu à cette question, mais la réponse de fait, à l'audience, a été que cela n'avait pas pu être jugé opportun attendu qu'aucun témoin venant de Copenhague n'a fourni une preuve soit oralement soit par affidavit.

En novembre, un câblogramme montre que les Sulzberger avaient également fourni ou offert de fournir leur bœuf salé au Gouvernement français. Ils avaient parfaitement le droit de le faire, sauf le risque de capture par les navires de l'ennemi. Il serait étrange qu'ils n'eussent pas consenti à faire de même pour l'Allemagne. Le risque de capture des marchandises envoyées en France était tres faible, comparé à celui des marchandises allant en Allemagne. Le trafic avec le Gouvernement français pouvait donc être direct avec une suffisante sécurité. S'il devait y avoir des transactions avec le Gouvernement allemand un procédé plus indirect et occulte peut avoir été jugé convenable.

Il n'a pas été donné de renseignements sur les affaires faites par les réclamants à Copenhague avant la guerre. Comme dans les autres affaires il n'a été produit ni livres de comptabilité ni documents provenant d'Europe ni aucun document à l'exception des connaissements et des polices d'assurance. Aucune preuve n'a été apportée par les Sulzberger au sujet des marchandises que l'on prétend avoir été vendues à Pay et Cº.

D'autres faits concernant les réclamants seront exposés à propos de la réclamation de Pay et Cº.

Cudahy et Cº.

La réclamation directe de cette société porte sur 176.559 livres de lard et de bœuf chargées sur l'*Alfred Nobel* et sur le *Fridland* à son ordre propre, la partie à aviser étant Schaub et Cº. Les expéditions sont antérieures à l'Ordre en Conseil du 29 octobre,

Les motifs de leur réclamation sont qu'ils avaient vendu les marchandises à Schaub et Cº pour les affaires danoises de leur maison de Esbjerg ; qu'ils avaient fait traite sur eux pour le prix, mais que les traites n'ont pas été acceptées en raison de la saisie et que les marchandises restèrent la propriété des réclamants.

Les réclamants avaient des relations avec le Gouvernement français et ils étaient en communications suivies avec E. Ascher et Cº de Hambourg, relativement à leurs affaires en Allemagne, comme la correspondance Ascher le montre clairement.

Les réclamants étaient tout à fait disposés à faire du commerce de contrebande avec l'ennemi, comme les faits le montrent clairement. Mais, la question concernant les marchandises qu'ils réclament actuellement est de savoir si elles évitaient le danger par une vente de bonne foi à Schaub et C° de Copenhague, pour usage en Danemark. Il a été dit, en ce qui concerne le lard (qui constituait la consignation principale), qu'il était destiné à être raffiné à Esbjerg. Il importe peu pour la question soumise à la Cour que, par la suite, ce lard raffiné ait pu être envoyé en Allemagne si, au moment de la saisie, il était dirigé sur le Danemark à destination d'un acheteur qui se proposait de le soumettre à un traitement industriel.

Les pièces relatives à cette affaire ont été loyalement produites à la Cour et, bien qu'il y ait des motifs de suspicion, la conclusion à laquelle je suis arrivé est qu'il y avait un contrat de vente fait de bonne foi pour les marchandises réclamées par Cudahy et C° à Schaub et C° de Copenhague, que ces marchandises étaient en route pour le Danemark comme leur destination réelle et de bonne foi et qu'à leur arrivée elles étaient destinées à entrer dans le stock commun du pays.

La plus forte part des expéditions de Cudahy fait l'objet de réclamations de la part de Christensen et Thoegersen et d'Elwarth, lesquelles seront examinées en leur temps.

J'ai maintenant exposé les différents faits concernant les affaires des chargeurs américains et, avant de passer aux affaires des prétendus acheteurs scandinaves, je me reporterai brièvement à ce que j'ai appelé la correspondance Ascher. C'est une série de lettres interceptées, écrites de Hambourg par Ascher et C°, aux réclamants nommés en dernier lieu — Cudahy et C° —, les unes antérieures à la saisie, les autres postérieures. Je les lis à titre d'indication générale quant aux circonstances dans lesquelles on savait que le commerce de contrebande conditionnelle était fait et j'y trouve une confirmation puissante de maints faits et inductions déjà, je crois, suffisamment établis sans cela. Elles ressemblent à une conversation entre négociants « en bourse » au sujet d'un commerce rendu intéressant par les risques commerciaux que son exercice implique. Si cette correspondance avait pu être complétée par les réponses venues d'Amérique, elle eût été encore beaucoup plus instructive. Les lettres démontrent une connaissance profonde de ce qui était fait par les différents chargeurs relativement à la consignation de denrées alimentaires pour Copenhague, en raison de la difficulté d'exporter du Danemark en Allemagne et du sort probable de quelques unes des cargaisons actuellement soumises à la Cour.

On a objecté qu'elles ne constituaient de preuve contre nul autre que Ascher et C° et Cudahy et C° et que lecture ne devait pas en être donnée dans l'un quelconque des autres cas. Si elles étaient seules, je ne m'appuierais pas sur elles comme affectant ces affaires. Mais on doit rappeler que les Cours des Prises ne sont pas régies ou limitées par les règles strictes de preuve qui lient et quelquefois gênent indûment nos Cours municipales (*municipal Courts*). Une preuve aussi stricte serait

souvent très difficile à obtenir et l'exiger conduirait, dans bien des cas, à détruire les droits légitimes des belligérants. Les Cours des Prises ont toujours considéré comme juste de reconnaître comme bien connus ou comme étant de notoriété publique des faits qui ont été mis en lumière dans d'autres affaires.

Dans l'affaire du *Rosalie and Betty* (2 C. Rob. 343) Lord Stowell discutait ce sujet d'une façon générale et disait : « En examinant cette affaire, on me dit que je dois écarter sans préjudice pour les parties, tout ce qui a pu apparaître dans des affaires précédentes ; que je n'ai pas à considérer les affaires antérieures, mais à considérer chaque affaire comme sincère, jusqu'à ce que la fraude apparaisse effectivement ; tel est incontestablement le devoir, d'une façon générale, de tous ceux qui occupent une situation judiciaire ; mais en même temps ils ne doivent pas fermer les yeux devant ce qui se passe en général dans le monde. » Il se référait ensuite à des faits bien connus et à des expédients concernant le commerce illégal et les pratiques frauduleuses en temps de guerre et il ajoutait : « ne pas reconnaître ces faits comme étant fréquents et sans caractère exceptionnel serait ignorer la nature même du sujet sur lequel la Cour doit décider ; ne pas les prendre en consideration du tout serait ne pas faire justice ».

Je ne m'arrèterai que pour donner un exemple tiré d'autorités américaines. Dans la sentence du *Stephen Hart* (Blatch. Pr. Cas. p. 403) la Cour donna lecture du passage suivant d'une déclaration du Solicitor General (Sir Roundell Palmer) à la Chambre des Communes, concernant le trafic de contrebande entre l'Angleterre et l'Amérique, par Nassau :

« Le Solicitor General d'Angleterre de l'époque (Sir Roundell Palmer) déclara à la Chambre des Communes, le 29 juin dernier, se reférant à l'affaire du *Dolphin* (7. Fed. Cas. 868 ; Moore, *Int. Law Journal* vol. 7. p. 700) et à celle du *Pearl* jugée par la Cour de district de Floride.., qu'il était bien connu de tout le monde qu'il y avait un trafic important de contrebande entre l'Angleterre et l'Amérique, par Nassau ; qu'il était absurde de prétendre fermer les yeux sur lui et que le trafic avec Nassau et Matamoras n'était devenu ce qu'il était que comme conséquence de la guerre » ; et, dans la même affaire, le savant juge disait, dans un autre passage : « Les cas du *Stephen Hart*, du *Spingbok*, du *Peterhoff* et du *Gertrude* dénotent un genre de trafic qui a grandi pendant la présente guerre et dont la Cour aura à connaître comme il apparaît d'après ses propres registres et ceux des autres Cours des Etats-Unis ainsi que d'après la notoriété publique ».

Les lettres Ascher ayant été écrites à l'un des grands exportateurs et en parfaite connaissance de ce trafic, étant manifestement authentiques et n'ayant certes jamais eu pour but d'être produites devant la Cour, je considère que, d'après les principes généraux, la Cour avait qualité pour les lire et pour se renseigner ainsi sur ce trafic en général sans, bien entendu, en tirer quelque chose de nature à affecter injustement un réclamant, spécialement s'il n'a pas eu l'occasion de s'y référer. Il est juste d'ajouter que, si je n'en avais pas connu le contenu, ma décision dans chaque affaire aurait

été la même. Mais elles procurent une sorte de satisfaction mentale vis-à-vis des inductions qui ont été tirées.

Je m'occuperai maintenant des affaires des prétendus acheteurs qui se portent réclamants.

Pay et Co

Cette maison réclame des marchandises s'élevant à 1.710.818 livres, chargées sur les quatre navires. Les expéditeurs étaient Sulzberger et fils et Co, Morris et Co et la South Cotton Oil Co.

Les consignations étaient à l'ordre des chargeurs et, en ce qui concerne Sulzberger et Co, la partie qui devait être avisée était Pay et Co ; en ce qui concerne Morris et Co, la partie à aviser était Morris et Co de Christiania ; et quant à la South Cotton Oil Co, aucune partie à aviser n'était nommée.

La question essentielle dans cette affaire est de savoir si Pay et Co étaient simplement agents des expéditeurs ou s'ils étaient des acheteurs indépendants.

Pay et Co disent qu'ils étaient depuis des années avant la guerre et qu'ils sont restés après l'ouverture de la guerre agents des Sulzberger. Il y a contradiction entre leur déclaration et celle des Sulzberger au sujet de leur agence. Ces derniers disent que le mandat de Pay et Co a pris fin le 1er août 1914. Il n'a été produit aucun contrat relatif à l'achat des marchandises réclamées par Pay et Co, mais certaines factures furent envoyées par eux au Procureur Général et ils prétendent avoir payé les marchandises. A l'exception d'un petit lot de marchandises chargé par les Sulzberger sur le *Bjornstjerne Bjornson* et des marchandises chargées par la South Cotton Oil Co sur le *Fridland*, pour lesquelles ni renseignements ni preuve satisfaisante ne sont fournis au sujet de leurs prétendues reventes, les marchandises qu'ils réclament ne furent pas vendues avant la saisie, mais furent, d'après leurs comptes, achetées dans le but d'augmenter leur stock à vendre et à consommer dans les pays scandinaves.

Dans les affidavits déposés en faveur des réclamants, il a été déclaré que les « traites relatives à toutes les marchandises furent dûment payées » par eux. On n'a produit aucune de ces traites. Au cours des débats on a produit certaines lettres des banquiers afin d'établir que les payements avaient été effectués. Ces documents se référaient à des arrangements intervenus après la saisie. Ils ne montrent pas quelle somme, s'il y en eut une, a été payée, mais se réfèrent à certains accords de débit qui ne constituent que des écritures. Je n'ai vu aucun des livres, aucun témoignage n'a été apporté par les banquiers eux-mêmes pas plus qu'il n'a été fourni d'explications sur les communications de Pay et Co qui ont amené les banquiers à écrire les lettres en question.

Il aurait dû être facile aux réclamants de prouver par des documents quand et comment, à quel prix et à quelles conditions ils ont acheté les marchandises, s'ils en étaient réellement les acheteurs pour leur propre compte, et de prouver, si tel était le fait, que le payement en a été effectué comme on le prétend.

Les réclamants reconnaissent qu'au moment où la guerre éclata, ils reçurent des lettres des maisons d'abattage américaines, leur demandant de les aider dans l'envoi de marchandises aux acheteurs allemands, mais qu'ils ont refusé d'accueillir la proposition. Ils ne disent pas si cette demande émanait des expéditeurs de quelques unes des marchandises qu'ils réclament aujourd'hui. Ils auraient dû le dire. On en déduit naturellement qu'il en fut ainsi. Aucun témoignage quelconque n'a été apporté par l'un des expéditeurs concernant les marchandises réclamées par Pay et C°.

Après un examen attentif de ces circonstances, j'arrive à la conclusion que les réclamants n'ont pas prouvé que les marchandises leur ont été expédiées à titre d'acheteurs, mais qu'elles l'ont été au titre d'agents des expéditeurs. Même s'ils avaient eu l'intention d'acheter les marchandises pour leur compte, ils ont complètement manqué de me convaincre qu'ils fussent devenus les propriétaires des marchandises.

The Provision Import C°

C'est une société danoise, faisant à Copenhague le commerce d'importation et des affaires sur le lard, etc...

Sa réclamation directe porte sur 1.176.050 livres de lard et graisses, chargées sur *l'Alfred Nobel* et le *Fridland*. Les chargeurs étaient Armour et C°, les consignataires Armour et C° de Copenhague et les parties à aviser la Provision Import C°.

La thèse des réclamants est qu'ils avaient acheté et payé les marchandises aux chargeurs par l'entremise de leurs agents à Copenhague, suivant les usages du commerce, que les marchandises étaient destinées à leurs affaires en Scandinavie et qu'il en eût été ainsi disposé si elles avaient été livrées. Ils fournissent le détail de reventes en Danemark et en Suède à des fabricants de margarine, avant la saisie. Ces reventes portent sur plus de 200.000 livres de marchandises ; quant à l'autre partie, dépassant 900.000 livres, ils disent qu'elle n'avait pas été vendue au moment de la saisie.

La thèse de la Couronne est que les ventes n'étaient pas des ventes réelles, mais que la Provision Import C° n'agissait, en ce qui concerne ces marchandises, que comme agent des expéditeurs.

Il est prouvé qu'avant la guerre, les réclamants achetaient des marchandises aux Armour ; il n'est pas prouvé qu'ils aient jamais été leurs agents. Dans l'affidavit du Procureur Général il est dit que la Provision Import C° a été le représentant de Hammond et C° à Copenhague, mais, dans les affaires actuelles, elle n'est pas impliquée dans les chargements de Hammond. Je ne la trouve mentionnée qu'une fois, dans un càblogramme intercepté d'Armour. C'est le 29 octobre, date postérieure à celles données pour les achats des marchandises en question, mais antérieure à toute saisie. Ce câblogramme est concluant et, je crois, concluant seulement en ce sens qu'ils étaient acheteurs dans le cas visé.

Les documents ont été complètement produits à la Cour par les réclamants. A mon avis, la conclusion exacte est que la Provision Import C° était acheteur de bonne foi des marchandises qu'elle réclame.

Christensen et Thoegersen

Cette réclamation porte sur des marchandises expédiées par Morris et Cº sur l'*Alfred Nobel* et le *Bjornstjerne Bjornson*; par Cudahy et Cº, sur l'*Alfred Nobel* et le *Fridland* et par Armour et Cº sur le *Fridland*. Les expéditions sont donc toutes antérieures à l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914.

La question principale concernant ces marchandises est de savoir si elles ont été expédiées aux réclamants comme agents de vente des expéditeurs ou comme acheteurs pour leur propre compte. Les affidavits de M. Thoegersen, le seul propriétaire de la maison, reconnaissent qu'ils ont quelquefois agi comme agents, mais ils déclarent que ces marchandises particulières ont été vendues à eux et achetées par eux comme acheteurs et que, en ce qui concerne la majeure partie des marchandises, les réclamants les avaient vendues à leurs propres clients en Danemark, Suède et Norvège un peu avant que le voyage par mer n'eût commencé et que d'autres l'ont été pendant la traversée. Le détail de ces reventes a été produit.

La correspondance « Ascher » projette quelque lumière sur la situation respective de Christensen et Thoegersen et de Cudahy et Cº. Je vais maintenant m'y référer puisqu'elle peut être d'un secours pour quelques uns des réclamants.

Dans une lettre du 25 novembre 1914, Ascher écrit : « Nous sommes heureux que vous ayez pu faire une affaire aussi importante avec MM. Christensen et Thoegersen et ils ont déjà retiré un bénéfice d'une partie de celle-ci, car nous avons été avisés que de grosses quantités de lard de votre marque ont déjà été distribuées aux acheteurs allemands, principalement dans l'Est, par la voie de Stettin. Ce qu'il adviendra des chargements ultérieurs est problématique, car le sort du vapeur *Alfred Nobel* est toujours tout à fait incertain ».

Et dans une lettre antérieure (6 janvier dernier) : « En ce qui concerne Christensen et Thoegersen, on dit qu'ils ont gagné tellement d'argent du fait de la guerre que même une grosse perte ne les affecterait pas grandement si le *Nobel* était définitivement perdu. Nous pensons cependant qu'il n'en saurait être question, en tant qu'il s'agit des propriétaires neutres de la cargaison. »

Je ne puis douter que Christensen et Thoegersen aient vendu en Allemagne de grandes quantités de marchandises importées par les expéditeurs de viande américains.

On a déposé sous serment que les traites qui, d'après les documents, ont été tirées par les chargeurs sur les réclamants ont été dûment payées. J'aurais désiré une meilleure preuve sur ce point, mais il ne s'agit pas de savoir si le titre de propriété des marchandises a été transféré, mais si, dans ces transactions spéciales, les plaignants agissaient simplement comme agents ou comme intermédiaires des expéditeurs ou s'ils étaient acheteurs. Les passages que j'ai lus des lettres « Ascher » s'accomodent plutôt avec leur qualité d'acheteurs et, dans l'ensemble, la conclusion à laquelle je suis arrivé est que les marchandises réclamées ont été expédiées à eux comme acheteurs de bonne foi et non pas comme agents.

Brödr Levy.

Cette maison (commerce de harengs, morues et vivres) réclame du lard chargé par Morris et C° à leur ordre propre.

Les preuves, dans cette affaire, ne sont pas satisfaisantes. Les marchandises comprises dans le connaissement 11 du *Kim* sont aussi réclamées par Morris et C° et celles comprises dans le connaissement 62 du *Kim* le sont aussi par Armour et C°. Les marchandises réclamées sur *l'Alfred Nobel* sont dites avoir été achetées à Conrad Bang, agent de Morris et C° à Copenhague et à Backstrom leur agent à Stockholm.

Une prétendue copie de facture datée du 26 octobre 1914 a été produite; elle porte que les marchandises étaient destinées à *l'Alfred Nobel* (qui avait appareillé six jours auparavant) et qu'elles avaient été assurées contre les risques de guerre à Copenhague. En ce qui concerne toutes les marchandises réclamées, il y a une simple déclaration que le payement aurait été fait, sans dates, ni chiffres, ni détails quelconques.

Les réclamants ne produisent aucun document d'expédition. Aucun affidavit n'a été donné par Bang ou par Backstrom, ni par personne du bureau d'Armour à Copenhague. Les réclamants ne disent pas s'ils avaient ou non opéré antérieurement sur le lard ou les graisses. Aucune date n'apparaît sur les factures. Les expéditeurs que l'on dit avoir été payés, déposent aussi une réclamation pour près de la moitié des marchandises. Les preuves font tout à fait défaut.

Je ne suis pas convaincu que les marchandises réclamées aient été vendues aux réclamants, ou qu'ils les aient payées, ou qu'ils en soient devenus les propriétaires et leur réclamation tombe. Quant aux marchandises comprises aussi dans les réclamations de Morris et C° et d'Armour et C°, elles doivent être traitées, par conséquent, comme ayant été expédiées par les chargeurs à leur ordre propre et restant leur propriété à l'époque de la saisie.

Vilhelm Elwarth.

M. Elwarth a formulé deux réclamations : l'une en date du 10 avril 1915 porte sur 61.000 livres de lard chargées par Cudahy et C° sur *l'Alfred Nobel*, à leur ordre propre, partie à aviser, Ernest Ascher et C° de Rotterdam ; et l'autre, en date du 1er juin 1915, sur 88.618 livres d'huile chargées sur le même navire par la Consolidated Rendering C° de Brightwood, Massachusetts, à son ordre propre, même partie à aviser.

Il est nécessaire d'examiner de près la position de Vilhelm Elwarth. Dans l'affidavit du Procureur Général il est indiqué comme l'agent à Copenhague de E. Ascher et C° de Hambourg. Dans son affidavit en réponse, il ne le nie pas, bien qu'il conteste son caractère d'agent en ce qui concerne cette transaction particulière. Dans son affidavit du 15 mai, à l'appui de sa première réclamation, il dit exercer le commerce à Copenhague comme négociant en comestibles, avec un grand nombre de revendeurs comme clients. Dans celui du 14 juin, à l'appui de sa deuxième réclamation, il est devenu

importateur, important fréquemment en Danemark, entre autres produits des huiles. Sa thèse est qu'il a acheté, à différentes époques, tant le lard que l'huile à Ernest Ascher et C° de Rotterdam. Ces derniers sont les agents de E. Ascher et C° de Hambourg. Il prétend avoir acheté le lard par convention verbale le 26 septembre dans une visite que quelqu'un lui fit à Copenhague ; que le payement devait avoir lieu par traite contre documents et que en « temps voulu » il a payé les marchandises et levé les documents. Sa traite n'a pas été produite et on n'a ni date ni renseignement touchant le payement. Il dit avoir acheté l'huile par convention verbale à Rotterdam le 25 et le 28 juillet 1914, et que le payement devait être fait au comptant. Les documents prétendus être les factures de toutes les marchandises portent la date du 3 novembre. On ne fournit aucune explication sur les raisons pour lesquelles la réclamation des marchandises formant l'objet d'un premier contrat n'a été faite qu'environ deux mois après la réclamation des marchandises objet du dernier contrat.

Les lettres d'Ascher, écrites par le chef de cette maison mettent en lumière l'opération sur le lard et le reste de la réclamation d'Elwarth. On se rappellera que la preuve a été donnée et non contredite qu'il était l'agent d'Ascher à Copenhague. Dans une lettre à Cudahy, en date du 7 novembre, Ascher et C° de Hambourg semblent considérer le lard comme ayant été leur propriété. Ils disent : « Nous ne sommes pas davantage certains que le risque de guerre sur les 500 demi-barils de lard pur à bord du vapeur *Alfred Nobel* ait été couvert par vous, n'ayant pas *reçu de note de débit* jusqu'à présent ». Plus loin, dans la même lettre, ils disent qu'il avait été vendu à une « maison danoise » par leur bureau de Rotterdam. C'étaient les consignations du lard réclamé par Elwarth. Elwarth n'est pas nommé, quoiqu'il soit bien connu ; et il est douteux qu'il soit la personne visée, car il ne paraît pas être membre d'une « maison » quelconque. Après la capture de l'*Alfred Nobel*, ils écrivaient (20 novembre) qu'ils avaient des intérêts dans le lard et l'huile : « Nous suivons le développement avec beaucoup d'intérêt, bien que nous ne soyions intéressés que sur les 500 demi-barils de votre lard et sur environ 200 tierçons d'huile, que nous sommes heureux de dire complètement couverts tous deux contre le risque de guerre, de sorte que, dans le pire des cas, nous ne pouvons pas perdre beaucoup ».

C'étaient toutes les marchandises réclamées par Elwarth.

Entre temps ils avaient aussi émis la suggestion que toutes les consignations à eux faites le seraient ostensiblement à Elwarth. Ils écrivaient : « Nous supposons que si Rotterdam vous câble « expédiez ventes Elwarth » vous comprendrez que cela signifie la demande que nos achats soient expédiés à Copenhague, soit à l'adresse de notre agent dans cette ville M. Vilhelm Elwarth, soit à votre ordre, partie à aviser, Vilhelm Elwarth à Copenhague. Il serait bon aussi que, dans ce cas, vous facturiez les marchandises à M. Elwarth, en remettant en même temps une copie de la facture ».

La correspondance se réfère fréquemment à Elwarth et elle contient un

témoignage de son assiduité et de sa fidélité comme instrument de Ascher et C° de Hambourg, depuis le commencement de la guerre, dans les termes suivants : « Nous répètons que nous nous considérons comme responsables de tous les chargements que vous pourriez faire pour Elwarth pendant cette période et nous sommes heureux de dire qu'il a prouvé qu'il était tout à fait digne de confiance dans toutes les transactions dont nous l'avons chargé depuis le commencement de la guerre ».

Je suis arrivé à la conclusion que la réclamation de Elwarth n'est pas une réclamation de bonne foi, pour son compte personnel. Il n'était pas acheteur d'Ascher et C° de Rotterdam ou de Hambourg, il était simplement leur prête-nom. Les marchandises ne sont pas réclamées par une personne qui y a droit et par suite elles doivent être traitées comme des marchandises non réclamées.

Peter Buch et C°.

Une réclamation a été présentée pour cette maison touchant les marchandises visées dans des connaissements relatifs à trois des navires considérés. Le total des marchandises ici réclamées s'élève à 752.908 livres. Elles ont été toutes chargées par Hammond et C° à leur ordre.

Bien que la réclamation ait été introduite, aucune preuve quelconque n'a été apportée, ni aucun document produit à l'appui. Un conseil s'est présenté pour quelques assureurs au nom de Buch et C°, mais il n'a été pourvu ni de documents ni de preuves.

La Couronne a prouvé que Peters Buch et C° de Copenhague sont de grands exportateurs de comestibles en Allemagne et sont une filiale de la maison du même nom à Hambourg. Les chargeurs n'ont apporté aucune preuve concernant ces expéditions.

Aucune preuve n'étant apportée à l'appui de la réclamation, celle-ci tombe nécessairement.

J. O. Hansen.

Cette réclamation porte sur une quantité de lard et de graisse s'élevant à 400.625 livres. M. Hansen dit être un négocient danois en ce genre de denrées. Il réclame quatre lots — un lot sur chacun des navires *Bjornstjerne Bjornson*, *Fridland* et *Kim* consigné par Morris et C° à leur ordre, et un autre lot sur le *Kim* consigné par Armour et C° à leur ordre.

Il prétend avoir acheté les marchandises chargées par Morris à Erik Valeur et celles expédiées par les Armour à leur bureau de Copenhague. Il présente un état dont l'objet est de donner la liste de ses prétendus achats et reventes, mais il n'a pas produit un seul document concernant ces transactions, ni contrat, ni facture, ni connaissement, ni traite, ni récépissé, ni compte, ni quoi que ce soit. Il n'y a eu de cela, ni explication, ni excuse. Erik Valeur était le représentant de Morris et C° à Copenhague. Il a déposé à l'appui de sa réclamation personnelle un affidavit auquel on peut se référer pour critiquer la présente réclamation. Il prétend avoir acheté des marchandises pour Morris à son compte personnel et en avoir vendu d'autres comme agent. Il

n'explique pas comment il détermina la nature de ce qu'il fit. Valeur dit qu'il a acheté pour son compte personnel les marchandises réclamées par Hansen qui se trouvent sur le *Bjornstjerne Bjornson*. Il dit que la vente à Hansen date du 30 septembre, tandis que Valeur dit lui-même n'avoir acheté que le 6 octobre.

Hansen a complètement manqué de prouver qu'il était l'acheteur ou le propriétaire d'aucune des marchandises. Sa réclamation n'est pas du tout démontrée et je ne puis l'accepter.

Segelcke et Cº.

M. Eilert Segelcke, seul propriétaire de cette maison de commerce en gros de saindoux et lard, à Copenhague, réclame 275.297 livres de lard et graisses chargées par Morris et Cº sur le *Bjornstjerne Bjornson* et le *Kim* à leur ordre. Le réclamant dit avoir acheté les marchandises pour partie par l'entremise de Valeur et pour le reste par celle de Conrad Bang (agent de Morris et Cº). Suivant l'affidavit donné sous serment par Eilert Segelcke, le 18 mai 1915, les marchandises ont été payées à diverses époques.

Je suis disposé à accepter comme exactes les déclarations de Segelcke. J'estime en conséquence que cette maison était acheteur de bonne foi des marchandises qu'elle réclame.

Pedersen pour Faellesforeningen Denmarks Brugsforeninger.

C'est là une réclamation de 45.219 livres de lard chargées sur le *Bjornstjerne Biornson* par Morris et Cº à leur ordre. Les marchandises sont aussi réclamées par Morris et Cº eux mêmes.

Dans l'affidavit de Pedersen du 19 mars, il est déclaré que les marchandises ont été achetées en vue de maintenir le stock, afin que la maison pût répondre aux commandes de margarine « émanant de ses membres ».

Aucun document n'est produit. Le déposant ne dit même pas de qui les marchandises ont été achetées ni à quelle date eut lieu l'achat prétendu et il n'allègue pas qu'aucun payement ait été fait. Dans une réclamation ultérieure (9 avril 1915) les motifs de la réclamation portent que les marchandises ont été achetées à Erik Valeur qui, en premier lieu, les avait lui-même achetées, un prix convenu, c. i. f., Copenhague, et qui avait levé les documents et payé les marchandises. A considérer la propre déclaration de Valeur dans son affidavit, il est établi non pas qu'il avait acheté ou payé les marchandises, mais qu'il les avait vendues à la maison Pedersen pour le compte de Morris et Cº.

Dans ces conditions, la preuve fournie par les réclamants est tout à fait insuffisante et, en conséquence, étant donné en particulier que Morris et Cº réclament aussi les marchandises, je décide que la maison Pedersen n'a pas établi sa réclamation. En tant qu'elles sont comprises dans la réclamation de Morris et Cº, elles sont passibles d'être traitées comme des marchandises invendues.

Henriques et Zoydner.

Cette maison réclame 81.096 livres de lard chargées sur le *Bjornstjerne Bjornson* par Morris et C° à leur ordre. L'affidavit à l'appui de la réclamation contient la simple déclaration que le lot a été acheté dans le but de maintenir le stock de la maison. Il n'y a pas de déclaration quant aux personnes auxquelles l'achat a été fait, aux conditions de celui-ci, au prix, et il n'y est pas dit si ce prix, quelqu'il fût, a été jamais payé. Dans une réclamation ultérieure (non appuyée par le serment) les motifs de la réclamation portent que les marchandises furent achetées d'Erik Valeur ; que Valeur avait antérieurement acheté les marchandises à un prix convenu C. I. F. Copenhague et qu'il avait antérieurement levé les documents et payé. Cet exposé est en contradiction directe avec celui de Valeur lui-même dans l'affidavit dont il a déjà été parlé, où il déclare qu'il vendit ces marchandises simplement comme agent de Morris et C°.

Ma conclusion est que la réclamation de cette maison n'a pas été établie.

M. Frigast.

C'est une réclamation de 15.750 livres de lard chargées par Armour et C° sur le *Bjornstjerne Bjornson* et consignées à leur ordre.

M. Frigast est un négociant en comestibles de Copenhague et il réclame les marchandises en vertu d'un achat effectué par l'intermédiaire d'Armour et C° de Copenhague, le 19 novembre, en vue de son commerce. Il a produit des documents satisfaisants et j'accepte l'exposé qu'il fait de sa transaction comme étant une transaction d'achat réelle et de bonne foi ; je dis qu'il est devenu le propriétaire des marchandises et qu'il les a achetées pour être employées dans son propre commerce.

Korsor Margarinefabrik A/S.

Cette maison réclame un lot de 30 tierçons d'huile chargé sur le *Fridland* et un autre lot de 30 tierçons chargé sur le *Kim*.

Les chargeurs étaient Morris et C°, à leur ordre à Christiania. Ceux-ci réclament aussi le premier lot.

Les réclamants disent que les marchandises ont été d'abord achetées par Erik Valeur à un prix convenu C. I. F. Copenhague et qu'elles ont été ensuite achetées à Valeur. Ils ne disent pas quand elles furent achetées, ni à quel prix, ni qu'un payement ait été fait. Valeur lui-même ne dit pas qu'il ait acheté les marchandises et les ait revendues, mais qu'il vendit comme agent de Morris et C°. Une déclaration des réclamants du 19 mars 1915 portant que les marchandises seraient consommées en Danemark dit qu'elles ont été achetées à Morris et C°, par l'entremise d'Erik Valeur. La preuve à l'appui de la réclamation est tout à fait insuffisante et je considère que la réclamation n'a pas été établie.

Il en résulte que les marchandises du *Fridland* qui sont également réclamées par Morris et C° doivent être traitées comme des marchandises

de Morris et C°, non vendues, et celles du *Kim* comme des marchandises non réclamées par quelqu'un ayant le droit de s'en dire propriétaire.

Margarinefabrik Dania.

C'est une petite réclamation de 9.004 livres de lard chargées sur le *Fridland*, par Morris et C° et consignées à leur ordre à Christiania. Les marchandises sont réclamées aussi par Morris et C° eux-mêmes.

Cette affaire est en tous points identique à celle de la réclamation Korsor qui vient d'être examinée, sauf que, dans le cas actuel, Valeur déclare avoir d'abord acheté les marchandises pour son compte personnel et les avoir revendues le même jour. Elles ont été facturées après la saisie. Je trouve que la réclamation n'a pas été établie.

C. Bunchs, Fed.

Les réclamants sont une société danoise. La réclamation porte sur un lot de langue de bœuf (3.371 livres) chargé sur le *Fridland* par Hammond et C°, consigné à leur ordre, indiquant Christensen et Thoegersen comme « parties à aviser »,

La société dit avoir acheté les marchandises de Christensen et Thoegersen. Elle produit le connaissement et la facture de Christensen et Thoegersen et il est déclaré sous serment qu'elle a levé les documents. La facture a été envoyée deux jours après la saisie. Il ne semble pas que, quand elle fut envoyée, la saisie fût connue.

En somme, j'arrive à la conclusion que c'est là une réclamation de bonne foi concernant des marchandises vendues pour en trafiquer en Danemark et la réclamation est, en conséquence, admise.

Erik Valeur.

C'est une réclamation portant sur 106.155 livres de graisses chargées sur le *Kim*.

Le chargement a été fait par Morris et C° à leur ordre à Copenhague, la partie à aviser étant Morris Packing C° de Christiania. M. Valeur était le représentant de Morris et C° à Copenhague. Il a dit que son agence ne comprenait que le Danemark. Il prétend que certaines des consignations de Morris (il a déjà été question de nombre d'entre elles) lui furent envoyées pour vente comme agent en Danemark et que, s'il désirait vendre des marchandises à l'Allemagne ou à ses acheteurs allemands, il aurait eu à les acheter pour son compte personnel. Les marchandises qu'il réclame, il dit les avoir achetées pour son compte personnel et je suppose que c'étaient des marchandises qu'il avait l'intention d'envoyer en Allemagne. Je ne suis pas convaincu qu'elles le furent. On a dit qu'elles lui avaient été facturées quelques jours après la capture du dernier des trois premiers navires.

J'estime qu'il n'a aucun motif quelconque de prétendre être le propriétaire des marchandises.

Christian Loehr.

Cette réclamation porte sur 41.952 livres de lard, prétendues avoir été achetées à la Provision Import C° .

Ce lot a été chargé sur l'*Alfred Nobel* et consigné par Rumsey et C° à leur ordre, la Provision Import C° étant la partie à aviser. En traitant de la réclamation directe de cette dernière j'ai mentionné que certaines marchandises chargées pour elle avaient été revendues. M. Loehr est Danois et est Vice-Consul d'Angleterre en Danemark. Il a produit ses documents et je ne vois aucun motif pour douter de la bonne foi et de la réalité de son achat comme fait en vue de ses affaires en Danemark.

J. Ullmann et C°.

L'objet de cette réclamation consiste en caoutchouc de diverses sortes. 347 caisses (133.209 livres) furent chargées sur le *Fridland* et 218 caisses (44.428 livres) sur le *Kim*.

Les expéditeurs étaient Edward Maurer et C° et les consignataires, J. Ullmann et C°, Copenhague.

Le caoutchouc fut déclaré contrebande conditionnelle le 21 septembre et contrebande absolue le 29 octobre 1914. Donc, à l'époque du chargement sur le *Fridland*, le caoutchouc était contrebande conditionnelle et à l'époque du chargement sur le *Kim*, il était contrebande absolue. L'exportation du caoutchouc de cette sorte a été prohibée en Danemark, le 22 octobre, antérieurement à l'une et à l'autre expédition.

Jusqu'à la guerre, Jacques Ullmann a fait le commerce du caoutchouc et d'autres articles à Hambourg. Il a été déclaré pour la Couronne qu'il était Allemand, mais c'est une erreur, car il a été démontré qu'il était né Suisse et était resté sujet Suisse. Après l'ouverture de la guerre, il abandonna son commerce de Hambourg et vint trafiquer en Danemark. Il forma avec sa femme, une société danoise « J. Ullmann et C° », le 24 octobre 1914.

Les transactions relatives aux marchandises réclamées ont été attaquées par la Couronne pour ce motif que le caoutchouc avait été faussement désigné sur les papiers de bord comme « gomme » dans un but de tromperie, et pour ce motif que le chargement du *Fridland* était confiscable, comme contrebande conditionnelle, parce qu'il était destiné à un pays ennemi et pour l'usage d'un Gouvernement ennemi, et le chargement du *Kim* comme contrebande absolue sur la base de sa destination au pays ennemi.

Les marchandises ont été facturées comme caoutchouc. Il a été fourni de nombreuses preuves de part et d'autre touchant la question de savoir si « gomme » était une désignation exacte ou fausse des marchandises. Après avoir bien pesé les témoignages, je suis arrivé à la conclusion que ce n'était pas une désignation commerciale exacte et que l'usage qui en a été fait sur le manifeste au lieu de la désignation commerciale exacte de « caoutchouc » ou des diverses qualités de caoutchouc par leurs dénominations commer-

ciales fut adopté en vue d'éviter les inconvénients et difficultés qui résulteraient d'une visite ou d'une capture possible.

Toute dissimulation ou description inexacte ou tout stratagème combiné ou voulu par les neutres pour tromper ou gêner les belligérants dans l'exercice leur droit indiscutable de recherche de la contrebande pèseront lourdement, tant que je siègerai dans cette Cour, sur ceux qui adopteront de tels moyens, lorsqu'il y aura lieu de tenir compte des présomptions ou inductions On attend des neutres, qu'ils conduisent leurs opérations commerciales pendant la guerre, non seulement sans avoir recours à la fraude ou aux faux papiers, mais aussi avec loyauté et droiture. Comme il a été dit par la Cour Suprême américaine, « les belligérants sont fondés à exiger des neutres une conduite franche et de bonne foi ». Il ne sera pas contraire à leur intérêt d'observer cette attitude.

Mais, en examinant les tentatives faites en vue de tromper par fausse désignation ou autrement, il faut avoir soin de vérifier qui a pris part à ces tentatives et dans quelle mesure. Dans le cas actuel, je constate, d'après les faits, que la fausse désignation du caoutchouc comme « gomme », sur le manifeste, est due principalement à Gans et C°, les fréteurs du navire. Des copies des factures, avec la désignation exacte de caoutchouc, furent remises à Gans et C°, en vue de l'établissement du manifeste qui devait être fait par eux. Il n'est pas douteux que Maurer et C° ont acquiescé à celui-ci parce que, autrement, ils auraient probablement perdu le bénéfice du contrat d'affrètement qu'ils avaient passé au commencement d'octobre.

Mais je ne trouve pas que les réclamants, les consignataires, aient jamais suggéré cela ou qu'ils y aient pris part. Je ne trouve pas qu'ils aient eu connaissance de la désignation employée avant que le *Fridland* n'eût appareillé. On a lu contre eux un passage d'un câblogramme du 31 octobre : « Pensons que vous avez avisé Bruno (l'assureur) que tout chargé comme gomme ». L'explication d'Ullmann que c'était à cause d'un câblogramme qu'il a reçu le 28 octobre est, je pense, suffisante. De même je ne trouve pas qu'ils fussent responsables de la fausse désignation de leur cargaison chargée sur le *Kim*.

J'ai examiné les documents commerciaux et considéré attentivement les câblogrammes produits par le Procureur général, ainsi que les lettres et câblogrammes produits par Ullmann dans son deuxième affidavit ; et même s'ils sont rapprochés d'une certaine attitude suspecte créée par quelques unes des circonstances qui les entourent, je ne puis pas arriver à conclure que le caoutchouc avait une destination ennemie au moment de la saisie ; au contraire, ma conclusion, d'après les témoignages, est que la vente à Ullmann et l'achat et le payement par lui furent d'honnêtes opérations commerciales et qu'il avait l'intention d'ajouter le caoutchouc à son stock en Danemark et d'en disposer en Scandinavie, sur un marché que ses lettres décrivent comme très favorable à raison principalement de l'arrêt de toutes exportations de caoutchouc de ou par l'Allemagne vers la Scandinavie.

Un engagement strict et complet a été donné de la part d'Ullmann et C°, au cours des débats, et il faut l'accepter.

W. T. Baird.

Cette réclamation se rapporte à 39 caisses (29.771 livres) de caoutchouc, chargées sur le *Kim* le 11 novembre (environ 15 jours après que le caoutchouc eût été déclaré contrebande absolue) par Baird et consignées à Fritsch.

Elle se présente sur un autre pied que la précédente, car le réclamant est le chargeur.

Ici trois personnes sont intéressées : Baird et Frankfurter, en Amérique et Fritsch à Landskrona, Suède. Fritsch était Vice-Consul allemand en Suède et agent de transports. Baird réclame comme étant le propriétaire. La transaction n'est pas présentée aussi clairement qu'elle pourrait et devrait l'être. Le conseil a déclaré au cours des débats : « M. Baird a vendu ces 39 caisses de caoutchouc à M. Frankfurter qui était aussi courtier en caoutchouc à New-York, et celui-ci les a ensuite revendues à M. Fritsch ».

Le réclamant Baird à déposé que le contrat de vente des dites marchandises avait été passé entre Frankfurter et la Rubber Trading C°, dont Baird était le président, et qu'à l'époque de cette vente, il a été prié par Frankfurter de faire le chargement à Fritsch qui, dit-il « était le mandant pour qui Frankfurter agissait ». Frankfurter produit un ordre reçu de Fritsch. En conséquence de cet ordre (d'après son affidavit), il passa un contrat avec Baird « pour l'achat du caoutchouc ».

Il n'a été produit ni contrat, ni facture ; les seuls documents soumis à la Cour sont la lettre de Fritsch à Frankfurter et une copie du connaissement. On a délivré deux connaissements. Tous les deux ont été adressés à Fritsch, d'après la déclaration de Baird. Il ne dit pas par qui ils ont été envoyés. La Cour n'a pas été renseignée sur ce que Fritsch en a fait, ni sur ce qu'ils sont devenus. Baird ne dit pas qu'un droit quelconque de disposer de la marchandise ait été réservé lors de la vente à Frankfurter ou à Fritsch, ni quand les deux connaissements originaux ont été envoyés. Frankfurter n'éclaire pas ce point. Et Fritsch n'a fourni aucune preuve, ni fait aucune déposition.

Je ne suis pas convaincu que Baird ait établi sa prétention d'être propriétaire des marchandises, ou qu'une propriété lui restait après le chargement.

Il y a, en outre, quelques autres questions dont je dois parler à propos de la réclamation. Quant à la désignation du caoutchouc comme « gomme » il n'a fourni dans son affidavit aucune explication, mais il a admis que cela devait être compris comme ayant été fait suivant l'usage courant, car tout ce qu'il dit à ce sujet est : « Depuis 40 ans je m'occupe de la vente et de l'achat du caoutchouc à New-York, et j'ai toujours compris les mots « gomme » et « caoutchouc » comme des termes interchangeables dans le commerce et j'ai souvent vu le caoutchouc désigné sous le nom de « gomme ». Dans une lettre du 28 janvier il écrivait qu'il ne pouvait pas donner un exemple de caoutchouc brut chargé sous le nom de « gomme ».

Plus tard le Rubber Club de New-York, dont il était membre, paraît avoir demandé à M. Baird de fournir une explication sur cette transaction. Sa

réponse prit la forme d'une déclaration faite et certifiée devant notaire le 24 mars 1915. Il y disait que le contrat fut conclu le 29 octobre 1914 avec Frankfurter et que les marchandises lui étaient vendues. Fritsch de Landskrona n'est pas mentionné. Il est dit que Frankfurter a donné l'assurance que le caoutchouc était destiné à la consommation en Danemark. Fritsch était commerçant en Suède et ce n'est pas là l'assurance qu'il est dit avoir donnée. En ce qui concerne la manière dont le caoutchouc a été désigné, il dit que l'instruction à son commis au chargement de le charger comme « gomme » fut donnée par Frankfurter et que depuis il lui avait été déclaré par Frankfurter que la Gans Line suggéra cette dénomination. Frankfurter ne parle pas de cela dans son affidavit présenté deux mois plus tard. Baird fut donc partie dans cette dénomination trompeuse.

Prenant l'ensemble des circonstances en considération, je suis en droit d'en déduire que le caoutchouc faisait route pour un territoire ennemi, par l'intermédiaire de Fritsch, le Consul allemand ; et même si le réclamant avait établi sa prétention d'être le propriétaire, j'estime que le caoutchouc serait confiscable comme contrebande absolue.

Marcus et C°.

Cette réclamation porte sur 99 balles de peaux (18.968 livres) chargées sur le *Kim* le 11 novembre. Les peaux ont été déclarées contrebande conditionnelle le 21 septembre 1914.

Les expéditeurs étaient Amsinck et C° de New-York et les consignataires Marcus et C°, de Copenhague. Ceux-ci sont des négociants en peaux, traitant d'importantes affaires avec Hambourg.

La réclamation allègue que les marchandises furent achetées à Goldtree Liebes et C°, de Santa Ana, Salvador, aux conditions c. a. f. Copenhague, payement comptant à la réception des marchandises. On a allégué aussi que les marchandises avaient été payées par les réclamants. Aucune preuve du payement n'a été donnée et il serait étrange que ce payement ait eu lieu avant la saisie alors qu'il n'était dû qu'à la réception des marchandises. Goldtree Liebes et C° étaient également négociants à Hambourg. Les marchandises ont été assurées par les bureaux de Hambourg. En se référant à l'exposé contenu dans l'affidavit du Procureur général, on remarquera que les réclamants étaient une maison ayant des relations commerciales actives avec Hambourg après l'ouverture de la guerre.

Amsinck et C°, les expéditeurs, sont signalés comme ayant adressé, sous le couvert d'une banque de Christiania, un lot de lettres à envoyer en Allemagne, adressées à diverses personnes à Hambourg et Berlin, lesquelles devaient être remises à la poste comme si elles avaient été envoyées de Christiania. Parmi ces lettres qui furent interceptées, il s'en trouvait une à Goldtree Liebes et C°, de Hambourg, du 5 juin 1915, relative à ce même lot de peaux et dans laquelle ils exprimaient l'espoir que les marchandises étaient arrivées et parlaient des « amis de Goldtree à Copenhague » ce qui voulait dire sans doute Marcus et C°, les réclamants. Il n'a été produit aucune preuve touchant ce qui a été fait du connaissement.

Comme les marchandises étaient consignées c. a. f. Copenhague, qu'elles étaient payables à la livraison, qu'elles n'ont jamais été reçues par les consignataires et qu'aucune preuve satisfaisante n'a été donnée au sujet du payement prétendu, je ne suis pas du tout convaincu que les marchandises aient jamais été la propriété des réclamants, ainsi qu'ils le prétendent.

En outre, la conclusion exacte à tirer des preuves présentées est, à mon avis, que Marcus et C° de Copenhague étaient de simples intermédiaires entre Goldtree Liebes et C° de Santa Ana et Goldtree Liebes et C° de Hambourg, auxquels les marchandises étaient réellement destinées au moment de la saisie.

The Guaranty Trust C° de New-York.

C'est là la dernière réclamation que j'aie à examiner. Elle se rapporte à du blé et de la farine chargés sur l'*Alfred Nobel*, le *Bjornstjerne Bjornson* et le *Fridland*.

Les faits concernant ces affaires n'ont pas été suffisamment présentés à la Cour et il n'a pas été déposé sur eux de conclusions pour la Couronne. Ils devront être examinés ultérieurement par la Couronne et par les réclamants avant que la Cour ne puisse statuer.

Je dois donc les ajourner pour discussion ultérieure.

En ce qui concerne le caractère général des cargaisons, la preuve a été fournie par des gens d'expérience que toutes les denrées alimentaires pouvaient convenir à l'usage des troupes en campagne ; que quelques unes, par exemple la viande fumée et le lard fumé, étaient semblables quant à leur qualité, enveloppe et emballage à ce qui était fourni en grandes quantités aux troupes britanniques et qu'elles ne sont pas ordinairement fournies à la consommation civile ; que d'autres, par exemple le bœuf en boîtes, étaient de même marque et de la même sorte que ce qui a été offert par Armour et C° pour l'usage des troupes britanniques en campagne ; et que les paquets expédiés par ces navires ne pouvaient avoir été ainsi faits que pour l'usage de troupes en campagne. En opposition à cela, on a témoigné que des marchandises de la même catégorie avaient été ordinairement fournies à et pour des civils.

En ce qui concerne le lard, il a été prouvé que la glycérine (qui est très demandée pour la fabrication de la nitro-glycérine pour les explosifs puissants) peut en être facilement extraite. Bien que cette utilisation soit possible, il ne m'a pas été prouvé que du lard ait été ainsi employé en Allemagne et je crois que le lard faisant partie de ces chargements devait être traité comme denrée alimentaire seulement. Il est très employé dans les rations de l'armée allemande.

Quant aux graisses (dont de grandes quantités ont été expédiées) il a été prouvé également qu'elles pouvaient être utilisées à la production de la glycérine. M. Perkin, dans son affidavit en réponse à celui de M. George Stubbs, du Laboratoire du Gouvernement britannique (qui

traite du lard et des graisses comme denrées dont la glycérine peut être extraite) limite ses observations au lard et néglige complètement ce qui a été dit concernant les graisses. En fait, aucune preuve n'a été fournie par les chargeurs de graisses à l'encontre de celle présentée par M. Stubbs. M. Nutall, déposant pour l'un d'eux, Sulzberger et C°, dit que les graisses expédiées par ceux-ci n'étaient pas dans une condition qui les rendît aptes à la consommation comme aliments. Mais il a pu vouloir dire seulement qu'elles exigeaient un traitement pour devenir comestibles. Il n'y avait pas de marché pour ces graisses en Danemark. Le Procureur général a déposé, comme conséquence de ses enquêtes, que les Allemands étaient très désireux d'obtenir ces graisses uniquement pour la glycérine qu'elles renferment. Dans ces conditions, il n'est en aucune façon clair que ces graisses doivent être considérées seulement comme des denrées alimentaires dans ces affaires et, en l'absence de preuve contraire, il est juste de les traiter comme des denrées qui peuvent être employées soit comme aliment soit pour la production de la glycérine.

La commodité de Copenhague pour le transport des marchandises en Allemagne est à peine utile à mentionner. Il est évident que le trafic principal entre Copenhague et l'Allemagne, depuis la guerre, se fait par Lübeck, Stettin et Hambourg. Le trafic maritime de Lübeck a considérablement augmenté depuis la guerre. Il a été aussi certifié sous serment que Lübeck est une base navale allemande. Stettin est une ville de garnison et est le quartier général d'un corps d'armée. Elle possède des chantiers navals où des navires de guerre sont construits et réparés. C'est le port de mer le plus rapproché de Berlin. On se souviendra qu'une des grandes Compagnies de navigation a demandé à une maison danoise de devenir le consignataire nominal pour les marchandises destinées à Stettin. Hambourg et Altona ont cessé d'être les ports de commerce pour le commerce par la Mer du Nord. Ces villes sont le siège de plusieurs régiments. Copenhague est aussi un port commode pour communiquer avec l'arsenal naval allemand et la forteresse de Kiel et son canal et avec toutes les places qui peuvent être atteintes par le canal.

Ces ports peuvent à bon droit, à mon avis, être considérés comme des bases de ravitaillement de l'ennemi et les cargaisons qui leur sont destinées peuvent, pour ce bref motif, être condamnées comme prises. Mais je préfère, spécialement parce qu'aucune cargaison particulière ne peut en définitive être dite destinée à un port déterminé, examiner les différents cas sur des bases plus larges.

Avant de poser les déductions et conclusions de fait, il sera convenable de dégager et préciser les principes de droit qui sont applicables, d'après le Droit international, en face de l'état de choses tel qu'il était en 1914.

Tandis que les principes dominants du droit doivent être suivis, c'est un truisme de dire que le Droit international, pour être adéquat et juste, doit avoir égard aux circonstances de temps, y compris « les circonstances résultant de la situation spéciale de la guerre ou de la condition des parties

qui y sont engagées », *The Jonge Margaretha* (1 C. Rob 189; 1 Eng. P. C. 100) voir aussi Kent. *Commentaries*, p. 139.

Deux doctrines importantes et bien connues du Droit international se présentent d'une façon particulière à l'examen. L'une est comprise dans la règle du « voyage continu » ou « transport continu »; l'autre se réfère à la destination hostile finale de la contrebande conditionnelle ou absolue respectivement.

La doctrine du « voyage continu » a été d'abord appliquée par les Cours des Prises anglaises au commerce illicite. Il n'est rapporté aucun cas soumis à nos Cours où la doctrine ait été formellement appliquée au transport de contrebande. Mais elle a été ainsi appliquée et développée par les Cours des États-Unis, contre ce pays, à l'époque de la guerre civile; son application reçut l'adhésion du Gouvernement britannique de l'époque et fut, en outre, reconnue par la Commission internationale qui siégea en vertu du traité entre ce pays et l'Amérique, signé à Washington le 8 mai 1871, quand la Commission, composée d'un Italien, d'un Américain et d'un délégué britannique, rejeta à l'unanimité les réclamations relatives au *Peterhoff* (5 Wall. 28) qui constituaient le cas type surla question de transport continu en matière de contrebande. (Les autres cas américains bien connus, par exemple le *Stephen Hart* (Blatch. Pr. Cas. 387), le *Bermuda* (3 Wall. 514) et le *Springbok* (5 Wall. 1) ont envisagé et appliqué la doctrine en matière de tentatives de forcement de blocus).

Je n'en ferai pas l'historique, mais la doctrine a été fixée par Lord Salisbury à l'époque de la guerre sud-africaine, au sujet de navires allemands transportant des marchandises à la baie de Delagoa et, comme il s'agissait de l'Allemagne, il s'est référé à l'opinion de Bluntschli, comme étant l'opinion exacte, en ces termes : « Si les navires ou marchandises sont envoyés à destination d'un port neutre, dans le seul but de porter assistance à l'ennemi, ils seront contrebande de guerre et leur confiscation sera justifiée ».

Il est essentiel d'apprécier que le fondement du droit en matière de contrebande et la raison de la doctrine du voyage continu qui a été greffée sur elle, résultent du droit d'un belligérant d'empêcher que certaines marchandises ne parviennent au pays ennemi pour son usage militaire. Les commerçants neutres, dans leur propre intérêt, posent autant qu'ils le peuvent des limites à l'exercice de ce droit. Ces conflits d'intérêts entre neutres et belligérants sont la cause des contestations qui se sont produites au sujet de la contrebande et des voyages continus.

La Conférence de Londres a, dans la Déclaration de Londres non ratifiée, tenté d'arriver à un compromis. La doctrine du voyage continu ou du transport continu fut admise intégralement par la Conférence dans le cas de contrebande absolue et il fut expressément déclaré que « peu importe que le transport de ces objets se fasse directement ou exige, soit un transbordement, soit un trajet par terre ». Quant à la contrebande conditionnelle, le compromis tenté consistait à exclure la doctrine dans le cas de contrebande conditionnelle, sauf quand le pays ennemi ne possédait pas de côtes.

Comme il est d'usage dans des compromis, il semble qu'il n'y ait pas eu de raison logique pour cette exclusion. S'il est juste qu'un belligérant soit autorisé à capturer la contrebande absolue allant, par divers voyages ou transports, vers une destination finale en territoire ennemi, pourquoi ne serait-il pas autorisé à capturer des marchandises qui, bien que n'étant pas contrebande absolue, deviennent contrebande en raison de leur destination finale au Gouvernement ennemi ou à ses forces armées? Et, avec les facilités de transport par mer et par terre qui existent actuellement, le droit d'un belligérant de capturer la contrebande conditionnelle serait d'une valeur bien chimérique s'il suffisait d'une simple consignation à un port neutre pour protéger les marchandises. Il apparaît aussi qu'il est manifeste qu'à cette époque de transit facile, si la doctrine du voyage continu ou du transport continu doit être maintenue, elle doit s'appliquer non seulement aux voyages de port à port par mer, mais aussi aux transports par terre jusqu'à ce que la destination réelle, distinguée de la destination simplement ostensible des marchandises soit atteinte.

A propos de ce sujet on peut citer la communication adressée, le 20 janvier 1915, par M. Bryan, Secrétaire d'Etat du Gouvernement des Etats-Unis à M. Stone, membre du Comité des Relations extérieures du Sénat. C'est en effet un document d'Etat. Dans celui-ci, le Secrétaire d'Etat, traitant de la contrebande conditionnelle et absolue, expose ainsi les vues du Gouvernement des Etats-Unis ;

« Les droits et intérêts des belligérants et des neutres sont opposés en ce qui touche le commerce et les articles de contrebande... L'histoire des Etats-Unis dans le passé n'est pas à l'abri de la critique. Lorsqu'il était neutre, ce Gouvernement tenait pour une liste restreinte des objets de contrebande absolue et conditionnelle. Comme belligérants, nous avons admis une liste large, conformément à notre conception des besoins de la cause.

« Les Etats-Unis ont adressé de sérieuses représentations à la Grande Bretagne au sujet de la saisie et de la détention de tous les navires américains ou des cargaisons destinés de bonne foi à ports neutres... On doit rappeler toutefois que les Cours américaines ont établi des règles variées sur ces matières. La règle du « voyage continu » a été non seulement soutenue par les tribunaux américains mais étendue par eux. Ils ont exercé le droit de déterminer d'après les circonstances si la destination apparente était la destination réelle. Ils ont dit que le chargement d'articles de contrebande pour un port neutre, « à ordre » (ceci était bien entendu antérieur à l'Ordre en Conseil du 29 octobre) duquel port, ce qui est une question de fait, des cargaisons ont été transbordées à destination de l'ennemi, est une preuve déterminante que la cargaison était réellement destinée à l'ennemi et non pas au port neutre de livraison. Il semble ainsi que quelques unes des doctrines qui paraissent frapper durement les neutres actuellement, sont analogues à la politique adoptée par les Etats-Unis lorsqu'ils étaient belligérants ou en procèdent. En conséquence, le Gouvernement ne peut pas protester contre l'application de règles qu'il a suivies

dans le passé, à moins qu'elles n'aient pas été pratiquées comme auparavant. Le fait que le commerce des Etats-Unis est interrompu par la Grande Bretagne est la conséquence de la suprématie de la marine anglaise en haute mer. L'histoire prouve que, chaque fois qu'un pays a possédé cette suprématie, notre commerce a été interrompu et que peu d'articles essentiels pour la poursuite de la guerre ont pu parvenir d'ici à son ennemi ».

Il n'est pas nécessaire d'exposer plus au long l'histoire de la doctrine en question.

Je n'hésite pas à dire que, à mon avis, la doctrine du voyage ou transport continu, tant pour le transport par mer que pour le transport par terre, était devenue une partie du Droit international au début de la guerre actuelle, selon les principes des décisions judiciaires reconnues, l'opinion de la plupart des jurisconsultes modernes et aussi la pratique des nations dans les guerres navales récentes.

Il en résulte que la Cour n'est pas limitée dans ses appréciations aux consignations premières des cargaisons, dans ces affaires, au port neutre de Copenhague, mais qu'elle a le droit et le devoir de voir plus loin, afin de déterminer si cette destination neutre était simplement apparente et dans ce cas quelle était la destination finale réelle.

Quant à la destination réelle d'une cargaison, un des critères essentiels est de savoir si elle a été consignée au port neutre pour y être livrée en vue d'y entrer dans le stock général du pays. Ce critérium a été appliqué il y a un siècle par Sir William Grant dans la Cour d'appel des Prises dans l'affaire du *William* (5 C. Rob. 385 ; 1 Eng. P. C. 505). Il a été adopté par la Cour Suprême des Etats-Unis dans le jugement unanime du *Bermuda* (3 Wall. 514) où le Chief Justice Chase, disait en rendant la sentence : « Les neutres peuvent transporter sur navire neutre, d'un port neutre à un autre, toutes marchandises, contrebande de guerre ou non, si elles sont destinées à une livraison effective au port de destination et *à faire partie du stock général du pays ou du port* ».

Une autre circonstance qui a été regardée comme importante pour trancher la question de destination réelle ou ostensible au port neutre, a été la consignation à « ordre ou à personne autorisée » sans nommer un consignataire. Dans l'affaire célèbre du *Springbok* (5 Wall. 1) la Cour Suprême des Etats-Unis a agi par induction quant à la destination (dans le cas de blocus) d'après ce motif même. La partie du jugement relative à ce point est la suivante : « Qu'une autre destination que Nassau fût envisagée, cela peut être déduit du fait que la consignation indiquée par les connaissements et le manifeste était faite à ordre ou à personne autorisée. Dans les circonstances de ce commerce... une telle consignation doit être considérée comme la négation qu'une telle vente dût être faite là ;... car si une telle vente avait été voulue, il est plus que probable que les marchandises auraient été, à cet effet, consignées à quelque maison établie, désignée sur le connaissement » (p. 25 et 26).

La même circontance a été semblablement envisagée dans le cas du *Ber-*

muda (3 Wall. 514) et dans celui de *Peterhoff* (Blatch. Pr. Cas. 463, p. 540 et 5 Wal. 28).

Je n'oublie pas l'argument que la consignation « à ordre » est courante de nos jours. Mais un argument semblable fut employé dans l'affaire du *Springbok*, appuyé par le témoignage de plusieurs des principaux courtiers de Londres portant que la consignation « à ordre ou à personne autorisée » était la forme usuelle et régulière de consignation à un agent pour la vente dans un port comme Nassau. Une pétition fut adressée au Gouvernement britannique pour qu'il intervînt en faveur des chargeurs. Mais, sur ce point, le Foreign Office dit que « sans doute cette forme était habituelle en temps de paix, mais qu'une pratique qui pouvait être parfaitement régulière en temps de paix, d'après les règlements municipaux d'un État particulier, ne satisferait pas toujours aux règles du droit international en temps de guerre, plus particulièrement lorsque le voyage peut exposer le navire à la visite des croiseurs belligérants » et il ajoutait « qu'en raison du caractère très douteux de tout le commerce fait ostensiblement à Nassau pendant la guerre des Etats-Unis, et de maintes autres causes de suspicion dont la Cour était saisie, le Gouvernement de Sa Majesté n'était pas disposé à considérer l'argument de la Cour sur ce point autrement que comme soutenable ».

L'argument reste encore bon que, si des chargeurs, après l'ouverture de la guerre, consignent des marchandises ayant le caractère de contrebande à leur ordre, sans nommer un consignataire, cela peut constituer une circonstance de suspicion quand on examine la question de savoir si ces marchandises étaient réellement à destination neutre en vue de devenir une partie du stock commun du pays neutre ou si elles avaient une autre destination dernière. Certes, ce n'est pas concluant. La suspicion résultant de cette forme de consignation pendant la guerre peut être écartée par les preuves fournies par les chargeurs. On peut remarquer ici que l'on a relevé que, dans plusieurs consignations, les connaissements n'avaient pas été établis « à ordre » simplement, mais au nom de succursales ou d'agents des chargeurs. Cette circonstance, à mon avis, ne constitue aucune différence importante.

D'autres questions concernant la destination seront discutées sous le second chef, à savoir si les marchandises étaient destinées au Gouvernement ou à un usage militaire. Toutes les fois que la destination est en cause, la certitude quant à elle est rarement possible dans des cas comme ceux-ci ; « une destination très probable » suffit en l'absence d'une preuve satisfaisante pour les chargeurs : voir Lord Stowell, dans l'affaire du *Jonge Margaretha* (1 C. Rob. p. 194 ; 1 Eng, P. C. p. 103).

Sur cette partie de l'affaire, pour les motifs qui ont été donnés en traitant des consignations en général et en exposant les circonstances relatives à chaque réclamation, je n'hésite pas à conclure que les cargaisons (autres que les petits lots achetés par des personnes en Scandinavie, dont les réclamations sont admises) n'étaient pas destinées à la consommation ou à l'usage en Danemark, ni destinées à être incorporées au stock général de ce pays par vente ou autrement ; que Copenhague n'était pas le lieu réel de

livraison *bona fide*, mais que, au moment de la capture, les cargaisons étaient en route pour le territoire allemand qui était leur véritable et réelle destination.

Le second aspect de l'affaire soulève la question de savoir si les marchandises que j'ai déclarées être en route pour l'Allemagne, étaient destinées à l'usage du Gouvernement ou de ses administrations ou à l'usage militaire de ses troupes ou d'autres personnes effectivement engagées dans des opérations de guerre, ou si elles devaient être présumées, en raison des circonstances, avoir une semblable destination.

Comme préliminaire, il est nécessaire de considérer les deux Ordres en Conseil du 20 août et du 29 octobre 1914.

On a soutenu pour les plaignants que, avant la saisie des cargaisons sur les trois premiers navires et pendant qu'ils accomplissaient leurs voyages respectifs, l'Ordre en Conseil du 20 août (même s'il liait la Cour) avait été rendu inopérant par l'abrogation contenue dans l'Ordre du 29 octobre. Il a été soutenu, en outre, que les deux Ordres en Conseil se proposant de donner effet, avec certaines additions et modifications, à la Déclaration de Londres non ratifiée, ne liaient pas cette Cour et qu'ils devaient être mis de côté.

Quant à la première de ces deux prétentions, il n'y a pas de doute que, si le premier Ordre avait affecté les droits substantiels du neutre, par exemple s'il avait déclaré contrebande absolue un article qui, par l'Ordre d'abrogation, aurait été rayé de la liste de contrebande avant capture, on ne pourrait pas dire que cet Ordre fût resté opérant pour justifier la saisie de l'article. Mais, en réalité, la seule modification (importante dans les cas actuels) que l'Ordre entendait faire était une modification aux règles concernant la preuve, à savoir par l'adjonction de certaines présomptions à celles contenues dans l'article 34 de la Déclaration de Londres, et toutes ces présomptions établies soit dans l'intérêt du capteur soit contre lui sont susceptibles d'être combattues (voir le rapport de M. Renault sur la Déclaration). L'Ordre avait annoncé aux propriétaires neutres des cargaisons, avant le commencement des voyages, comment dans la pratique, en ce qui concerne le témoignage et la preuve, les cargaisons saisies seraient traitées et l'on peut bien soutenir qu'ils ne pourraient pas se plaindre si leurs cas sont traités conformément à cet Ordre. Mais il n'est pas nécessaire que je rende une décision sur ce point. J'admettrai, pour ce qui concerne cette affaire, que l'Ordre du 20 août avait cessé d'avoir tout effet après la promulgation de l'Ordre suivant ; il en résulte que les cas qui se rattachent à l'*Alfred Nobel*, au *Bjornstjerne Bjornson* et au *Fridland* doivent être traités conformément aux règles du Droit international.

Mais l'Ordre du 29 octobre s'applique à toutes les cargaisons du *Kim*.

Quant à la prétention que l'Ordre ne lie pas cette Cour, j'ai exposé mes vues sur la question générale du caractère obligatoire des Ordres en Conseil pour la Cour des Prises dans l'affaire du *Zamora* (1). Je ne désire rien

(1) Voy. *suprà* p. 285.

retirer de ce que j'ait dit alors et je ne crois pas nécessaire d'ajouter quoi que ce soit quant aux principes généraux. Mais, en ce qui concerne cet Ordre, autant qu'il touche à des questions que cette procédure soulève, il est juste de dire qu'aucune de ses dispositions ne peut être considérée comme une violation d'une règle quelconque ou d'un principe de Droit international. Il est vrai que, sur un point important, il modifie le compromis projeté incorporé dans l'art. 35 de la Déclaration de Londres, d'après lequel, si la Déclaration de Londres avait été ratifiée, la doctrine du voyage continu aurait été exclue pour la contrebande conditionnelle. La stipulation de l'article 35 a été décrite par Sir Robert Finlay (le conseil de plusieurs plaignants) comme « une innovation dans le Droit international tel qu'il était reconnu jusqu'ici par les Etats-Unis, la Grande Bretagne et d'autres Etats, introduisant une innovation de la plus haute importance en excluant la doctrine du voyage continu dans le cas de contrebande oonditionnelle ».

Ce que l'Ordre en Conseil a fait a donc été d'empêcher cette innovation. Sur ce point, il a procédé non en violation mais sur la base du Droit international existant.

Il peut être bon de noter et d'enregistrer qu'à la Conférence de Londres dont est sortie la Déclaration, toutes les Puissances alliées engagées dans cette guerre et aussi les Etats-Unis étaient favorables à maintenir l'application de la doctrine du voyage continu ou du transport continu tant à la contrebande conditionnelle qu'à la contrebande absolue, doctrine qui, comme nous l'avons vu, a été alimentée et spécialement favorisée par les Cours des Etats-Unis. Quant aux modifications concernant les présomptions et la charge de la preuve comme, par exemple, lorsque les marchandises sont consignées « à ordre » sans consignataire dénommé, ce sont des questions qui touchent réellement aux règles et aux méthodes de preuve devant cette Cour, et je ne vois pas comment il est possible de soutenir qu'elles violent une règle quelconque de Droit international.

L'effet de l'Ordre en Conseil est que, en addition aux présomptions posées dans l'article 34 de la « Déclaration de Londres », une présomption de destination ennemie, telle qu'elle est définie par l'article 33, existera si les marchandises sont consignées à ou pour un agent de l'Etat ennemi, ou à une personne en territoire ennemi, ou si elles sont consignées « à ordre », ou si les papiers de bord n'indiquent pas qui est le consignataire; mais, dans ces derniers cas, les propriétaires peuvent, s'ils en sont capables, prouver que la destination est innocente. Toutes les marchandises réclamées par les chargeurs du *Kim* ont été consignées à leur ordre ou à l'ordre de leurs agents (ce qui est la même chose) et non pas à un consignataire indépendant, et ils ont tous entièrement manqué de prouver, comme ils en avaient la charge, que la destination était innocente. On a suggéré que la soumission à capture, dans la Déclaration de Londres et dans l'Ordre en Conseil, ne voulait pas dire soumission à confiscation ou condamnation. En se référant aux diverses clauses relatives à la contrebande absolue et conditionnelle, il est clair que ce terme est employé dans ce sens.

Je suis d'avis que, d'après l'Ordre en Conseil, les marchandises réclamées par tous les chargeurs du *Kim* étaient confiscables comme de bonne prise.

Je vais maintenant passer à l'examen de la confiscabilité des cargaisons des quatre navires en dehors de l'effet de l'Ordre en Conseil sur les cargaisons du *Kim*.

Ayant décidé que les cargaisons, quoique destinées ostensiblement à Copenhague, étaient en réalité destinées à l'Allemagne, il reste à savoir si leur destination définitive était pour l'usage du Gouvernement allemand ou de ses forces navales ou militaires. Si les marchandises étaient destinées à l'Allemagne, quels sont les faits et le droit touchant la question de savoir si elles ont eu la destination hostile dernière au Gouvernement allemand pour usage militaire?

Tout d'abord, comme il a été déjà dit, c'étaient des marchandises propres à cet usage; et, en outre, en partie propres à des usages de guerre immédiats, en ce sens que quelques unes d'entre elles pouvaient être employées à la production d'explosifs. Elles étaient destinées, en outre, à quelques uns des ports allemands les plus proches tels que Hambourg, Lübeck et Stettin où des troupes tenaient garnison et dont le rapport avec les opérations de guerre a été établi. Il n'est nullement nécessaire que la Cour soit à même de désigner le port exact : voir le *Dolphin* (7 Fed. Cas. 868) le *Pearl* (19 Fed. Cas. 54; 5 Wall. 574) et le *Peterhoff* (5 Wall. 28 et 59). On doit considérer aussi l'état de choses en Allemagne pendant cette guerre relativement aux forces militaires et à la population civile et à la méthode employée par le Gouvernement afin de procurer des vivres à ses troupes et qui a été prouvée. La situation générale a été exposée par le Secrétaire d'Etat des Affaires Etrangères Britannique dans sa note au Gouvernement américain du 10 février 1915, dans les termes suivants :

« La raison de faire une distinction entre les vivres destinés à la population civile et ceux destinés aux forces armées ou au Gouvernement ennemi disparaît quand la distinction entre la population civile et les forces armées disparait elle-même. Dans un pays où il existe une formidable organisation pour la guerre comme celle que l'on voit actuellement en Allemagne, il n'y a pas de division nette entre ceux que le Gouvernement a la responsabilité de nourrir et ceux pour lesquels il ne l'a pas. L'expérience montre que le pouvoir de réquisition sera employé de la plus large manière, de façon à assurer que les besoins de l'armée soient couverts, et que beaucoup de marchandises peuvent être importées pour l'usage des civils alors qu'elles seront consommées par l'armée si les nécessités militaires l'exigent, surtout maintenant que le Gouvernement allemand a pris le contrôle de tous les vivres, dans le pays ». — Je ne dis pas que cette dernière phrase soit applicable aux circonstances de cette affaire.— « Dans les circonstances particulières de la lutte actuelle, alors que les forces de l'ennemi englobent une aussi large proportion de la population et alors qu'il existe si peu de preuves d'expéditions à des particuliers distinctes de celles faites pour le compte du Gouvernement, il est tout à fait raisonnable que la charge de la preuve incombe aux réclamants ».

Il a été démontré qu'environ dix millions d'hommes servent dans l'armée allemande ou sont placés sous le contrôle des autorités militaires du Gouvernement allemand, sur une population de 65 à 70 millions d'hommes, femmes et enfants. Il ne serait pas extravagant d'estimer que,sur la quantité de nourriture nécessaire à la population, au moins un quart serait consommé par ces dix millions d'adultes. Abstraction faite de l'adaptation spéciale de ces cargaisons aux besoins de l'armée et de l'induction très vraisemblale qu'elles lui étaient destinées, en admettant même qu'elles étaient distribuées sur le pied d'égalité entre l'armée et la population civile, une très large proportion aurait été nécessairement consommée par les forces militaires.

Cela suffit sur la destination finale probable des cargaisons.

Passons maintenant à la question de la preuve d'intention de la part des chargeurs des cargaisons.

On a soutenu que la Couronne, comme capteur, devait démontrer qu'il y avait une intention originaire, de la part des chargeurs, de fournir les marchandises au Gouvernement ennemi ou à ses forces armées, intention existant au commencement du voyage considéré comme une opération commerciale complète, prouvée par un contrat de vente ou quelque chose d'équivalent. Il est manifeste, si l'on considère dans son ensemble l'attitude des chargeurs que, s'ils avaient convenu expressément de consigner les cargaisons au Gouvernement allemand pour ses forces armées, ils l'eussent fait de façon à rendre aussi difficile que possible pour les belligérants de le découvrir. Si les capteurs avaient à prouver un tel arrangement, d'une façon affirmative et absolue, pour justifier la capture et la condamnation, le droit des belligérants d'empêcher les articles de contrebande conditionnelle d'atteindre leur destination ennemie serait annihilé. Ce n'est pas un crime d'expédier de la contrebande à des belligérants. Elle peut être très légitimement envoyée, sauf le risque de capture. Mais l'argument procédait comme s'il était essentiel pour les capteurs de prouver l'intention aussi strictement qu'il serait nécessaire dans un procès criminel et comme si les chargeurs n'avaient qu'à garder le silence, à n'offrir aucune explication et à adopter vis-à-vis de la Couronne cette attitude : « Prouvez notre intention hostile si vous le pouvez ».

On peut observer, tout d'abord, qu'il n'est pas nécessaire pour les capteurs d'établir, soit d'une façon absolue soit par induction, une intention existant au commencement du voyage. Dans l'affaire du *Bermuda* (3 Wall. 514) le Chief Justice de la Cour Suprême des Etats-Unis, en se référant à la sentence de Sir William Grant dans l'affaire du *William* (5 C. Rob. 385 ; 1 Eng. P. C. 505) disait : « S'il y a une intention, qu'elle soit à l'origine du chargement ou plus tard, d'envoyer les marchandises vers une destination illicite, la continuité du voyage ne sera pas interrompue, quant à la cargaison, par des transactions au port intermédiaire » (3 Wall, p. 554).

Il n'est pas douteux qu'il incombe aux capteurs tout d'abord de prouver

sauf réfutation par les réclamants. Lord Granville, comme Secrétaire d'Etat en 1885, disait dans une note adressée à M. Waddington, Ambassadeur de France, et qui visait la question du riz déclaré contrebande de guerre vis-à-vis de la Chine par le Gouvernement français : « Il faut qu'il y ait des circonstances relatives à chaque cargaison particulière ou à sa destination pour déplacer la présomption que les objets d'alimentation sont destinés aux besoins courants de la vie et pour prouver *prima facie*, en tout cas, qu'ils sont destinés à un usage militaire, afin qu'ils puissent être traités comme contrebande ».

Et Lord Lansdowne, Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères en 1904, dans une note à l'Ambassadeur Britannique à Saint Pétersbourg, exposait ainsi le point de vue anglais : « Le véritable critérium paraît être, s'il y a des circonstances relatives à chaque cargaison particulière qui montrent qu'elle est destinée à un usage militaire ou naval ».

On remarquera que ces déclarations ainsi qualifiées ont été faites quand ce pays faisait des représentations contre l'action de Gouvernements étrangers concernant la contrebande conditionnelle. Donc, je le pense, elles ont été poussées aussi haut que l'on a jugé à propos de le faire.

Autant qu'il est nécessaire d'établir l'intention de la part des chargeurs, il me semble qu'il est hors de doute qu'elle puisse être prouvée par des déductions tirées des circonstances environnantes concernant le chargement et le trafic des marchandises. Les cargaisons sont des choses inanimées et elles doivent être mises en route par des personnes. Si c'est tout ce qu'a voulu dire le conseil des réclamants en soutenant que l'intention devait être prouvée, on peut admettre sa thése. Mais il n'est pas nécessaire qu'il y ait une intention strictement prouvée comme ayant existé au commencement du voyage ou comme une obligation résultant d'un marché commercial déterminé. Si, au moment de la saisie, les marchandises étaient, en fait, en route pour le Gouvernement ennemi ou pour son armée à titre de réelle destination finale par l'action des chargeurs, à quelque moment que leur projet ait été conçu ou de quelque manière qu'il ait été mis à exécution, si, en vérité, ils est raisonnablement certain que les chargeurs aient connu que telle était la réelle destination finale des marchandises (à l'exception bien entendu d'une vente sincére à faire dans une place intermédaire), le belligérant a le droit d'arrêter les marchandises en route et de les saisir comme marchandises confiscables.

Dans les circonstances des présentes affaires, spécialement à raison de l'occasion donnée aux réclamants qui ont la meilleure et la plus complète connaissance des faits, de répondre aux thèses qui leur sont opposées, tout tribunal d'équité tel qu'un jury ou un arbitre, dont le devoir est de juger sur des faits, non seulement pourrait conclure, mais concluerait certainement qu'à l'époque de la saisie les marchandises qui restaient la propriété des chargeurs étaient, sinon en totalité, du moins pour une bonne part, au moment de la saisie, en route vers l'ennemi pour ses usages hostiles. Les

faits, dans ces affaires, correspondent largement à la « très probable destination » dont parlait Lord Stowell.

Avant de conclure, je me référerai à une opinion exprimée vers la fin de l'année dernière par un groupe d'hommes éminents comme spécialistes du droit international en Amérique, dans *l'American Journal of International Law*, sur laquelle mon attention a été appelée par les officiers légaux. Je n'aurai besoin de citer parmi eux que MM. Chandler Anderson, M. Robert Lansing, M. John Bassett Moore, M. Theodore Woolsey et M. James Brown Scott. Elle est la suivante : « Dans une guerre dans laquelle la nation est en armes, alors que tout homme valide est sous les armes et accomplit son devoir militaire et alors que la population non combattante est organisée de façon à soutenir les soldats en campagne, il semble probable que les belligérants seront enclins à considérer la destination au pays ennemi comme suffisante même dans le cas de contrebande conditionnelle, spécialement si le Gouvernement ennemi possède et exerce le droit de confisquer ou de s'approprier pour des usages navals ou militaires la propriété de ses citoyens ou sujets pour l'usage des armées en campagne ».

Je cite cela non pas, sans doute, comme une autorité, mais pour montrer comment ces éminents juristes américains reconnaissent que le droit international doit prendre en considération les circonstances actuelles des temps. Au cours de ce jugement, je n'ai pas suivi la voie qu'ils indiquent comme étant une voie probable et raisonnable dans l'état actuel des choses. J'ai préféré aller sur les traces des autorités anciennement reconnues.

Je désire aussi noter l'opinion récemment exprimée par la Cour des Prises de Hambourg dans l'affaire du *Maria* (Hanseatiche Gerichtszeitung du 17 avril) jugée en avril dernier et dans laquelle des marchandises consignées des Etats-Unis à un port d'Irlande étaient chargées sur un navire hollandais. Je m'y réfère, non pas parce que je la regarde comme profitable ou nous prêtant secours (au contraire, je suis d'accord avec Sir R. Finlay qu'on doit plutôt la considérer comme un « affreux exemple ») mais parce qu'elle n'est pas sans intérêt comme exemple du sans gêne avec lequel une Cour des Prises en Allemagne ouvre sa voie à travers des transactions commerciales de bonne foi quand il s'agit de denrées alimentaires transportées par des navires neutres. Que l'on se souvienne aussi que la Cour avait à s'occuper de blé qui était expédié d'Amérique avant la guerre et qui avait été aussi avant la guerre régulièrement vendu à d'honorables négociants anglais, R. et H. Hall Lim. La Cour de Hambourg dit : « Il n'y a aucun moyen de s'assurer, avec la moindre certitude, quel usage aurait été fait du blé à l'arrivée du navire à Belfast et si le Gouvernement anglais ne se serait pas présenté comme acheteur, même à un très haut prix ; et, dans cette éventualité, il faut se souvenir aussi que les connaissements avaient été établis à ordre, ce qui facilitait grandement la libre disposition de la cargaison. Que lors de la conclusion du contrat concernant l'acquisition du blé par R. et H. Hall Lim. l'utilisation de ce blé à des buts de guerre n'ait pas été envisagée, cela n'affecte pas la question de savoir quelle aurait été

l'utilisation effective de cette cargaison de blé après l'ouverture de la guerre, en octobre 1914 ».

Pour les divers motifs que j'ai donnés au cours de ce jugement et qui ne nécessitent ni une récapitulation, ni un résumé, je suis arrivé à cette conclusion nette, résultant des faits prouvés et des déductions raisonnables et irrésistibles qui en découlent, que les cargaisons réclamées par les chargeurs comme leur appartenant à l'époque de la saisie n'étaient pas en route pour le Danemark pour y être incorporées au stock commun de ce pays par consommation, vente de bonne foi, ou autrement ; mais, au contraire, qu'elles étaient en route, non seulement vers le territoire allemand, mais aussi à destination du Gouvernement allemand et de ses armées pour usage, naval et militaire à titre de réelle destination finale. Soutenir le contraire serait permettre qu'on ait les yeux remplis de la poussière des théories et considérations techniques et aveugles aux réalités de l'affaire.

Même si cette conclusion n'était exacte que pour une partie importante des marchandises, l'ensemble s'en trouverait atteint, car les « articles de contrebande sont dits de caractère infectieux et ils contaminent toute la cargaison appartenant aux mêmes propriétaires. L'innocence d'un article particulier n'est généralement pas admise comme l'exemptant de la confiscation générale ». Kent, *Commentaries* (12e Ed, par le juge Holmes) p. 143. Voir à ce sujet les affaires du *Springbok* (Blatch. Pr. Cas. 434, p. 451) et du *Peterhoff* (S. Wall 28, p. 59).

L'article 42 de la Déclaration de Londres produit ce même effet et le rapport de M. Renault sur celui-ci dit : « Le propriétaire de la contrebande est puni d'abord par la confiscation de sa propriété illicite ; il l'est ensuite par la confiscation des marchandises, même licites, qu'il peut avoir sur le même navire ».

Il ne reste plus, pour en avoir fini avec ces affaires longues et troublantes qu'à énoncer les résultats applicables à chacune des réclamations :

Je rejette les réclamations de Morris et Co, Armour et Co, Hammond et Co (avec Swift et Co), Sulzberger et fils et Co, Pay et Co, Brödr-Levy, Elwarth, Buch et Co, Hansen, Pedersen, Henriques et Zoynder, Korsor Fabrik, Dania Fabrik, Valeur, Baird et Marcus et Co et je prononce la condamnation comme prise des marchandises comprises en elles ou du produit de leur vente, si elles ont été vendues. J'accepte les réclamations de Cudahy et Co, la Provision Import Co, Christensen et Thoegersen, Segelcke, Frigast, Bunchs, Fed., Loehr et Ullmann et Co et j'ordonne que les marchandises comprises en elles ou le produit net de leur vente, si elles ont été vendues, seront restitués aux réclamants respectifs.

Liberté générale d'en appeler dans les six semaines; caution : 5.000 l. sterling à répartir entre les divers appelants.

Du 16 février 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur général; W. A. Crump et fils, Rawle

Johnston et Co, Pritchard et fils, Windybank, Samuell et Lawrence, Botterell et Roche, Parker Garrett et Co, Crosley et Burn, Thomas Cooper et Co, Kearsey, Hawes et Wilkinson, Warr et Wimshurst pour les réclamants.

69

Cour des prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 18 septembre 1915

Marchandise ennemie sur navire ennemi, Caractère ennemi, Vente a un sujet neutre, Clause : Documents contre acceptation, Traite, Acceptation de la traite, Remise de la traite acceptée, Transfert de propriété, Remise des documents.

Le consignataire neutre de marchandises chargées sur navire ennemi par un sujet ennemi en vertu d'un contrat portant : documents contre acceptation, n'en devient propriétaire que lorsque l'acceptation de la traite les concernant a été complète ;

Et il n'y a pas acceptatiou complète et transfert de propriété lorsque la banque sur laquelle cette traite a été tirée, après l'avoir revêtue de la formule d'acceptation et des signatures nécessaires, a été empêchée de remettre cette traite au porteur et a, dans la suite, annulé et rayé cette formule et ces signatures ;

Et cela quand bien même cette banque aurait reçu les documents, en aurait disposé au profit des agents des consignataires et aurait été couverte du montant de la traite.

(Navire allemand *Lutzow* [cargaison])

Grain, juge :

Dans cette affaire les marchandises sont : 3 caisses de lainages, chargées par H. Vogelsang et Co, maison allemande de Hambourg, sur le vapeur *Lutzow*, pour Tokio, *vià* Yokohama, le ou vers le 13 juillet 1914. Les consignataires étaient MM. Kaneko et Co de Tokio et le contrat portait : documents contre acceptation. MM. Vogelsang et Co disposérent sur la Deutsche Bank (agence de Londres) pour le compte de MM. Kaneko et Co et, dans le cours ordinaire des choses, si la guerre n'avait pas éclaté, la traite eût été acceptée par la Deutsche Bank, le ou vers le 1er août 1914.

Qu'arriva-t-il ? Je préfère me référer aux paroles de la Deutsche Bank elle-même, contenues dans une lettre du 15 juillet 1915 :

La traite de 130 l. 10 s 5 d. « nous est parvenue le 1er août 1914. Traite et documents ont été vérifiés comme d'usage et, après constatation de leur

régularité, la traite fut visée pour acceptation, c. a. d. paraphée pour acceptation par l'employé chargé de ce genre d'opération. La formule d'acceptation fut apposée sur la traite et signée le même jour, 1er août, par deux employés. Dans des circonstances ordinaires, cette acceptation eût été complétée par la remise aux porteurs, le jour ouvrable suivant, mardi 4 août. En raison cependant de ce que les jours suivant le 3 août avaient été déclarés fériés et que notre banque avait été fermée par ordre du Gouvernement britannique quand la guerre éclata, la remise de la traite n'a pu avoir lieu. Peu après, nous avons obtenu une autorisation du Gouvernement de Sa Majesté de faire certaines opérations, mais nous ne fumes pas autorisés à compléter l'acceptation des traites qui nous avaient été présentées le 1er août. En conséquence, nous avons dû annuler la formule, l'acceptation et les signatures sur les traites, mais nous n'avons pas trace du moment où cette opération fut faite ». Et, dans une autre lettre, elle dit : « Nous n'avons pas été autorisés à compléter l'acceptation par la remise de la traite aux porteurs ».

Il ressort aussi de la correspondance que la Deutsche Bank, assez légèrement, disposa de tous les documents avant que l'acceptation ne fût définitive, à savoir le 1er août 1914, alors qu'elle visait simplement la traite pour acceptation ; à ce moment elle adressait tous les documents à la Sumitomo Bank qui, en temps voulu, remettait à la Deutsche Bank la couverture nécessaire.

Le conseil des réclamants soutient que la propriété de ces marchandises passa aux consignataires, MM. Kaneko et Co, quand la traite fut visée comme étant acceptée. La traite a été produite et elle porte le timbre : « Accepté, 1er août 1914, payable à la National Provincial Bank of England, Deutsche Bank (Berlin) agence de Londres, par le Sous directeur ». Cela a été signé par deux personnes, mais plus tard les deux signatures et les mots timbrés ont tous été rayés à la plume et à l'encre.

Je ne puis accepter la prétention des réclamants car, avant que la propriété ne soit transférée, l'acceptation doit être complète. La responsabilité de l'accepteur, irrévocable lorsque l'acceptation est complète, n'existe pas jusque là. Si l'acceptation avait été complète, elle aurait transmis la propriété. Elle n'est pas complète du fait de la simple apposition d'un nom, mais seulement après la remise ultérieure de la traite ou après que communication en a été donnée à la personne qui a droit à recevoir la traite acceptée ou après avoir agi suivant les instructions de cette personne. Dans ce cas particulier, tout ce qui s'est passé c'est qu'un nom a été écrit sur la traite ; les plaignants disent eux-mêmes dans une de leurs lettres : « nous n'avons pas été autorisés à compléter l'acceptation par la remise de la traite aux porteurs » et ainsi, comme ils le déclarent, ils ont biffé et annulé la formule timbrée d'acceptation et la signature déjà apposées sur l'effet.

En conséquence, aucune acceptation complète n'ayant eu lieu, la propriété des marchandises n'a pas été transférée aux consignataires, mais resta à l'expéditeur, la maison ennemie Vogelsang et Co de Hambourg, et la Cour en ordonne la confiscation et la vente.

Du 18 septembre 1915, — Cour des prises de S. M. Britannique en Egypte, siègeant à Alexandrie. — Grain, président. — Avocats : A. Preston (Procureur général) pour la Couronne ; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

70

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 6 octobre 1915.

MARCHANDISES ENNEMIES, CONFISCATION, NAVIRE ANGLAIS ; FRET ; DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES NON IMPUTABLES A LA COURONNE ; DÉPENSES FAITES EN VUE D'OBÉIR A UN ORDRE DE RÉQUISITION, INCOMPÉTENCE DE LA COUR DES PRISES ; FRET, RESTITUTION PAR L'ARMATEUR ; FRET, PAIEMENT VOLONTAIRE, DEMANDE DE RESTITUTION, COMMERCE AVEC L'ENNEMI.

Des marchandises débarquées par un navire anglais en Angleterre et appartenant à un sujet ennemi sont confiscables.

Il est juste d'allouer le fret à un navire qui a effectué le voyage prévu, bien que la cargaison n'ait pas été livrée conformément aux stipulations de la charte-partie.

L'armateur n'a pas droit au remboursement de dépenses supplémentaires, non imputables à la Couronne et qu'il a faites dans son propre intérêt.

La réclamation pour dépenses faites en vue d'obéir à un ordre de réquisition d'un navire anglais ne rentre pas dans la compétence de la Cour des Prises appelée à statuer sur le sort de la cargaison.

Lorsqu'une portion du fret a été payée en vue d'obtenir la livraison de marchandises qui ultérieurement sont saisies comme prises, le fait de cette saisie n'a pas pour conséquence d'obliger l'armateur à restituer ce fret à celui qui l'a payé.

Celui qui a payé le fret de marchandises ultérieurement saisies comme prises, pour des motifs et des buts personnels et non parce qu'il était tenu de le payer, n'a pas droit à en obtenir restitution sur le produit de la vente des marchandises saisies ;

Et cela alors surtout qu'il apparaît qu'à la base de ce paiement se trouve un acte de commerce avec l'ennemi.

(Navire anglais *Bilbster* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

La cargaison chargée sur ce navire se compose de trois chargements de concentrés de zinc pesant : 1° 2.454 t. 12 qx., 2° 2.602 t. 17 qx. et 3° 1.652 t. 9 qx., au total : 6.709 t. 16 qx. Le zinc a été chargé par l'Australian Metal et C° Lim,

à Port Pirrie, Australie du Sud, pour Anvers. Le navire était anglais, mais affrété par Aron Hirsch et fils, de Halberstadt, Allemagne.

Il arriva à Anvers, le 31 juillet 1914. Là, il commença le déchargement, mais il reçut tout à coup des armateurs l'ordre de quitter le port dans la nuit du 4 août. Avant de partir, il avait déchargé à Anvers partie des trois chargements, savoir : 126 tonnes du premier, 976 tonnes du second et 876 tonnes du troisième, au total 1978 tonnes. Il avait donc encore 4.732 tonnes à bord lorsqu'il quitta Anvers pour son port national de Cardiff. Ayant touché à Deal pour débarquer des réfugiés à destination d'Angleterre, il arriva à Cardiff le 8 août. Les propriétaires l'envoyèrent alors à Swansea pour décharger sa cargaison, afin qu'il pût être libre de se rendre à Avonmouth conformément à une injonction de l'Amirauté qui avait l'intention de réquisitionner le navire.

La reste de la cargaison (moins 150 tonnes environ) fut déchargé à Swansea. De là, le navire se rendit à Avonmouth et les autorités chargées des transports de l'Amirauté en prirent possession le 14 août. Il fut restitué par l'Amirauté quelques jours plus tard ; il se rendit enfin à Cardiff où le faible restant de 150 tonnes de concentrés fut déchargé. Environ 4582 tonnes furent saisies par les autorités douanières à Swansea et 150 tonnes à Cardiff. La Couronne demande la condamnation de ces 4.732 tonnes comme prise.

Trois sortes de questions doivent être tranchées dans cette affaire. La première concerne la propriété et la confiscabilité de la cargaison. La seconde est relative à la réclamation des armateurs touchant : a) le fret stipulé par la charte-partie : b) 400 livres sterling pour usage supplémentaire du navire entre Anvers et Cardiff et Swansea ; et c) 1032 livres sterling montant estimatif des dépenses supplémentaires et débours se rattachant au déchargement opéré à Swansea et Cardiff au lieu de l'être à Anvers. La troisième concerne une réclamation de MM. Henry R. Merton et Co Lim., tendant à ce qu'il soit ordonné qu'une somme de 5000 livres sterling payée par eux aux armateurs comme accompte sur le fret leur soit, soit remboursée par les armateurs, soit payée par la Couronne.

Premièrement, quant à la cargaison, le connaissement pour le chargement 1, de 2.454 tonnes, n'a pas été produit. Originairement une réclamation pour cette partie de la cargaison a été envoyée au nom de la Zinc Corporation Lim. Elle n'énonçait aucun motif. Il n'y a pas été donné de suite. Nul n'a comparu à l'audience pour la soutenir. Il semble que la portion déchargée à Anvers ait été livrée à Beer, Sondheimer et Cie, les marchands allemands de métaux de Francfort. Plus de six mois se sont écoulés depuis qu'a été lancée l'assignation. Cette partie de la cargaison doit être condamnée.

Les connaissements pour les chargements 2 et 3 ont été produits. Ces chargements étaient consignés à l'ordre du chargeur, l'Australian Metal Co Lim. ou à personne désignée par elle. Au cours du procès, le conseil des réclamants a reconnu que Beer, Sondheimer et Cie, de Francfort, étaient les acheteurs de ces deux lots et en étaient les propriétaires à l'époque de la

saisie. Mais comme ce point affecte la troisième question ci-dessus énoncée, je dois exposer brièvement les réclamations présentées dans cette instance, bien qu'elles aient été abandonnées au cours du procès.

Le 11 septembre 1914, une réclamation fut présentée par MM. Henry R. Merton et C° Lim. pour le compte de l'Australian Metal C° Lim., société anglaise faisant ses affaires en Australie. Les motifs allégués étaient que les marchandises étaient la propriété de cette dernière société, à l'époque de la saisie; que les marchandises étaient destinées à la Compagnie des Minerais, de Liège (Belgique), mais qu'elles n'avaient pas été payées; et que, nonobstant la vente, la propriété et le contrôle des marchandises restaient à l'Australian Metal C° Lim. ou à ses agents MM. Henry R. Merton et C° Lim. La réclamation contenait aussi ce paragraphe :

« Le fret pour ces marchandises a été payé par MM. Henry R. Merton et C° Lim. ».

Le 21 août dernier, la Compagnie des Minerais déposa aussi une réclamation comme propriétaire des marchandises saisies, « ... pour le cas où il serait jugé que la propriété en a été transmise par l'Australian Metal C° Lim. ». Mais au cours du procès il n'a pas été contesté que les marchandises saisies étaient la propriété de Beer, Sondheimer et Cie, négociants ennemis et, en conséquence, cette partie de la cargaison doit être condamnée.

Secondement, quant à la réclamation des armateurs :

a) Ils réclament le fret contractuel de 22 s. 6 d. par tonne, soit 7.546 l. 10 s. Ils ont reçu 5.000 livres sterling comme accompte sur le fret de MM. Henry R. Merton et C° Lim., le 11 août 1914. Ils prétendent avoir le droit de conserver cette somme ; et, s'il en est ainsi, ils doivent naturellement avoir droit à toute somme qui peut être allouée pour transport de la cargaison. Le fret, strictement parlant, n'a pas été gagné selon la charte-partie puisque la cargaison n'a pas été livrée conformément à celle-ci. Mais le voyage complet que l'on avait en vue, d'Australie à Anvers, a été fait.

Les principes exposés dans l'affaire du *Juno* (1) sont également applicables ici ; mais dans les circonstances de la présente affaire, je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'exposer les parties au dérangement, au retard et à la dépense d'un renvoi et je décide qu'il est juste que la somme de 7.546 l. 10 s. soit adjugée aux armateurs à raison du transport des marchandises.

b) Leur réclamation de 400 livres sterling pour usage supplémentaire du navire, après qu'il eut quitté Anvers, doit être écartée. Les propriétaires ordonnèrent au navire de quitter Anvers pour Cardiff dans leur propre intérêt, en vue de protéger leur propriété. Les dépenses en résultant ne sont en aucun sens imputables à la Couronne et ne doivent, en vertu d'aucun principe, être mises à la charge du produit de la vente de la cargaison saisie comme prise ni venir en diminution du fonds des prises.

---

(1) Voy. *suprà* p. 88.

c) De même quant aux 1032 livres sterling, montant estimatif des dépenses supplémentaires qu'on prétend avoir été faites en déchargeant la cargaison à Cardiff et Swansea au lieu de la décharger à Anvers. Le choix de ces deux ports britanniques fut fait par les armateurs et non par les capteurs et toutes dépenses supplémentaires quelconques doivent être supportées par eux en vertu des motifs posés au paragraphe précédent. S'ils furent amenés à des dépenses en conséquence du mouvement du navire vers Avonmouth ou pour en partir en vue de se conformer aux réquisitions des autorités chargées des transports de l'Amirauté, c'est là un point qui ne rentre pas dans ce procès et si quelque réclamation est faite sur cette base elle doit être suivie par une autre voie.

La troisième réclamation est celle présentée par MM. Henry R. Merton et C° Lim. au sujet des 5.000 livres sterling payées par eux aux armateurs comme accompte sur le fret. Aucune réclamation dans les formes n'a été déposée, mais j'autorise qu'elle le soit en dehors de toute prescription technique de procédure. Elle fut mise en avant au cours des débats de deux façons. Il fut soutenu qu'ils avaient droit soit à ce que les 5.000 livres sterling leur fussent reversées par les armateurs, soit à ce que cette somme leur fût payée par la Couronne sur le prix des cargaisons condamnées. Leur réclamation dans le premier cas était basée sur l'allégation d'une absence complète de motifs. Dans le second, il était soutenu que le paiement avait été fait dans des circonstances qui rendaient équitable que la somme fût restituée par la Couronne sur le montant du produit de la prise.

Les faits relatifs au paiement des 5.000 livres sterling peuvent être exposés en même temps à l'égard des deux motifs de réclamation. Les réclamants furent en relations étroites avec l'Australian Metal C° Lim., avec la Metallgesellschaft de Francfort et avec la Compagnie des Minerais, de Liège. Les circonstances établissent aussi d'étroites relations, dans les transactions conduisant au paiement, entre eux et Beer, Sondheimer et Cie qu'on a admis être les propriétaires ennemis des marchandises.

Dans leurs rapports généraux avec l'Australian Metal C° Lim. et avec la Metallgesellschaft, leur thèse fut qu'ils agirent en qualité de financiers, en acceptant des traites et en prenant des dispositions pour leur paiement contre remise des documents ou des marchandises. Mais quant à ces chargements particuliers, aucune traite ne fut tirée sur eux ou acceptée par eux et aucune avance d'argent ne fut effectuée ni aucune assistance financière donnée par eux. Le 22 juin, la Metallgesellschaft leur prescrivit d'envoyer les deux connaissements pour les chargements 2 et 3, quand ils arrivèrent dans ce pays, à Straus, d'Anvers, représentant de Beer, Sondheimer et Cie de Francfort. Ayant reçu les connaissements de l'Union Bank of Australia Lim. ils les envoyèrent, conformément aux prescriptions ci-dessus mentionnées, à Straus, le 4 juillet 1914, pour en disposer conformément aux instructions de Beer, Sondheimer et Cie de Francfort. Après l'arrivée du navire à Anvers, livraison partielle des marchandises fut faite à Beer, Sondheimer et Cie et des arrangements intervinrent entre eux et les armateurs pour le paiement de 2.500 livres sterling comme accompte sur le fret. Ces arrange-

ments ne furent pas complétés par le paiement à cause de l'ouverture de la guerre ; et avant qu'aucune partie du fret n'ait été reçue, le navire avait eu l'ordre de se rendre d'Anvers à Cardiff.

Diverses communications eurent lieu dans les quelques jours suivants entre MM. Henry R. Merton et Co Lim. et Straus et la Compagnie des Minerais, en vue du retour des connaissements à MM. Henry R. Merton et Co Lim. Les agents des armateurs insistaient pour obtenir leur fret et, le 8 août, eut lieu à Londres une réunion des représentants des armateurs et des affréteurs à laquelle MM. Henry R. Merton et Co Lim. dirent qu'ils étaient prêts à assumer la responsabilité des deux connaissements et offrirent de payer la totalité du fret pour ceux-ci si le navire était envoyé à Swansea et si le reste des marchandises leur était livré.

Ces négociations furent continuées jusqu'au 11 août, date à laquelle le payement de 5.000 livres sterling fut fait par MM. Henry R. Merton et Co Lim. aux armateurs et l'engagement fut pris par eux d'indemniser les armateurs de toutes les conséquences résultant du déchargement de la cargaison sans présentation de tous les documents. Ils n'étaient pas arrivés jusque là à obtenir que les connaissements fussent mis en leur possession. Cependant, MM. Henry R. Merton et Co Lim. avaient règlé avec les acheteurs ennemis, Beer, Sondheimer et Cie, par l'entremise de la succursale de ceux-ci à Londres, ce qu'ils devaient faire en vue d'entrer en possession des cargaisons. Le 11 août, la succursale de Beer, Sondheimer et Cie, à Londres, écrivait à Beer, Sondheimer et Cie à Francfort ce qui suit :

« Nous nous référons à notre lettre d'hier et vous donnons copie de notre lettre d'aujourd'hui à Henry R. Merton et Co Lim. où vous verrez quel arrangement est intervenu pour ce vapeur. Nous considérons que cet arrangement est le plus raisonnable dans les circonstances présentes. pour toutes les parties intéressées ».

La lettre visée de Beer, Sondheimer et Co (Londres) à MM. Henry R. Merton et Co Lim., du même jour, était comme suit :

« Vapeur *Bilbster*. Nous référant à notre conversation de ce matin, nous prenons bonne note, sans préjudice de ce dont vous êtes convenus avec MM. Lambert frères Ltd., agents du susdit vapeur, que vous prenez livraison de tout le restant des concentrés de zinc non déchargés de ce vapeur à Anvers, et que vous payerez le fret de toute la cargaison chargée sur ce navire. Nous transmettons cet arrangement à notre siège principal (c'est-à-dire à Beer, Sondheimer et Co, à Francfort) et nous lui laissons le soin de règler avec vous les points se rattachant à cet arrangement aussitôt qu'il pourra le faire. Prière d'accuser réception de cette lettre ».

Le lendemain, MM. Henry R. Merton et Co Lim. répondirent en confirmant « l'exactitude » de « l'interprétation » énoncée dans la lettre précédente. M. Minto Wilson (de qui émane cette correspondance pour le compte de MM. Henry R. Merton et Co Lim.), dans son affidavit de documents déposés dans cette procédure, ne s'est référé à aucune de ces deux lettres. La lettre de Beer Sondheimer et Co n'est venue à la connaissance du Procureur géné-

ral que par une perquisition dans leurs bureaux de Londres. La copie de la réponse de MM. Henry R. Merton et Co Lim. ne fut produite que lorsqu'elle eût été demandée devant la Cour le 23 septembre 1915. Après le paiement des 5 000 livres sterling par MM. Henry R. Merton et Co Lim., les armateurs, qui avaient exercé leur gage pour tout le fret, abandonnèrent la cargaison et le déchargement à Swansea commença.

Durant le déchargement, le Receveur des Douanes de Swansea fit savoir aux armateurs que la cargaison pouvait devenir l'objet d'une procédure de prise ; mais il fut permis de continuer le déchargement jusqu'au départ du vapeur pour Avonmouth dans la nuit du 13 août. Dans les négociations qui aboutirent au payement de 5.000 livres sterling, MM. Henry R. Merton et Co Lim. paraissent avoir représenté aux agents des armateurs qu'ils avaient payé pour la cargaison (Voy. l'affidavit de M. Hinton, § 13).

Enfin MM. Henry R. Merton et Co Lim. parvinrent à faire revenir les deux connaissements qui avaient été envoyés à Beer, Sondheimer et Co en juillet et ils ont alors présenté leur réclamation quant aux marchandises.

Ayant été invités par le Procureur général à déposer chacun de leurs documents constituant titre, les solicitors envoyèrent, le 18 septembre, « les connaissements concernant la cargaison dont la remise est demandée par nos clients ». Ni les négociations relatives aux connaissements, ni les transactions avec Beer, Sondheimer et Co n'ont été dévoilées.

M. Minto Wilson, un des directeurs de MM. Henry R. Merton et Co Lim. envoya au Foreign Office, le 28 septembre, un long exposé, dans lequel il traite du *Bilbster* ainsi que d'autres navires. Il représente la société comme ayant en sa possession les connaissements — évidemment dans le cours ordinaire des affaires —, parle de parties de la cargaison comme « nous appartenant » et explique qu'à raison du fait que le *Bilbster* était « libre de traite » sa société était en droit de réclamer devant la Cour « pour le compte de l'Australian Metal Co Lim., de Melbourne qui était le propriétaire légal de la cargaison ». Par contre, nulle mention de la remise des connaissements à Beer, Sondheimer et Co. L'exposé contenu dans cette lettre est non seulement inexact, mais je crains de devoir ajouter de mauvaise foi.

A l'encontre des armateurs, il a été soutenu que la cause de l'accord en vertu duquel les 5.000 livres sterling ont été payées aux armateurs comme accompte sur la totalité du fret était que les propriétaires livreraient effectivement à MM. Henry R. Merton et Co Lim. la cargaison complète débarquée, de façon à les placer dans la position de propriétaires. Les armateurs n'avaient d'intérêt que sur le fret, et ils continuaient à avoir un gage sur les marchandises jusqu'à ce que le fret total ait été payé ou qu'on ait convenu de le payer. Sur paiement des 5.000 livres sterling, ils abandonnaient leur gage et procédaient au débarquement de la cargaison. Ce fut là, à mon avis, tout ce qu'ils convinrent de faire. Ils n'ont pas garanti qu'en tout cas la livraison serait faite à MM. Henry R. Merton et Co Lim. Le fait que la Couronne a plus tard saisi la cargaison ne touche pas les armateurs et ne confère à MM. Henry R. Merton et Co Lim. aucun droit au remboursement par les armateurs des 5.000 livres sterling.

Échouant sur cette réclamation, MM. Henry R. Merton et Co Lim. ont demandé que cette somme leur fût payée par la Couronne sur le produit de la prise. Lorsque le fret a été innocemment et honnêtement payé pour des cargaisons ultérieurement saisies par des personnes qui auraient eu à supporter les charges du fret s'il n'avait pas été payé, il peut être équitable que le paiement soit récupéré sur les capteurs ; mais généralement, dans un cas de ce genre, le payement doit avoir eu lieu d'une façon normale et dans des circonstances telles que les capteurs ont demandé espressément ou implicitement le payement de ce fret, ou qu'ils ont fait un acte montrant qu'ils acquiescent au payement ou l'approuvent. Un payement volontaire fait par quelqu'un, pour des motifs ou dans des buts personnels, ne constitue pas une base suffisante pour demander une restitution. Moins encore si l'on rencontrait dans ses motifs le désir de porter atteinte aux droits d'un belligérant ou d'échapper à une légitime saisie par la Couronne.

J'ai exposé les circonstances dans lesquelles MM. Henry R. Merton et Co Lim. firent le payement. Ils n'avaient aucun droit sur les marchandises. Il n'est pas démontré que la Co des Minerais avait un droit sur elles ; ni que le paiement ait été effectué par MM. Henry R. Merton et Co Lim. à sa demande ou pour son compte ou même en sa connaissance ; 2.225 l. 5 sh. de cette somme sont devenus une dette de Beer, Sondheimer et Co qui en ont promis chèque aux armateurs avant que le navire ne quittât Anvers.

Il se peut que dans le « règlement » final projeté entre MM. Henry R. Merton et Co Lim. et Beer, Sondheimer et Co, concernant « toute les parties intéressées », cette somme aurait été traitée comme payée pour le compte de cette compagnie ennemie. La totalité des 5.000 livres sterling fut, par MM. Henry Merton et Co Lim., débitée sur leurs livres du compte de la Metallgesellschaft de Francfort, ce qui prouve qu'ils ont payé cette somme pour le compte de cette maison ennemie.

Quelle que soit la personne pour laquelle ils aient payé, MM. Henry R. Merton et Co Lim. firent le payement en vue de conserver les marchandises à leurs propriétaires qu'ils savaient être ennemis et pour en tirer quelque avantage pour eux-mêmes ou pour leur mandant ou co-intéressé, la Metallgesellschaft et en agissant ainsi ils semblent n'avoir pas hésité à faire du commerce avec des ennemis de ce pays.

Cette réclamation n'est nullement fondée. Lancer une telle réclamation exigeait beaucoup d'assurance ; y persévérer manifestait, en outre, une absence totale d'appréciation des conséquences possibles.

Le jugement de la Cour est que les chargements saisis sont condamnés comme prises en vertu des droits d'Amirauté et seront vendus par le Marshal, que sur le produit de la vente la somme de 2.546 l. 10 sh. sera payée aux armateurs comme constituant le reliquat de la somme adjugée à eux pour transport des marchandises, en tenant compte des 5.000 l. sterling déjà reçues par eux ; et que la réclamation de MM. Henry P. Merton et Co Lim., tant contre les armateurs que contre la Couronne, est rejetée.

Du 6 octobre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor

général, pour la Couronne; Maurice Hill, D. C. Leck et D. Stephens pour MM. Henri R. Merton et Co Lim.; F. D. Mackinnon et C. T. Le Quesne pour les armateurs.

71

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 12 octobre 1915.

Marchandises ennemies sur navire anglais, Caractère ennemi des marchandises, Propriétaire ennemi, Confiscation, Intérêts de sujets britanniques dans les marchandises ennemies, Pool; Société ennemie, Maison de commerce établie en pays ennemi, Associés britanniques, Rupture des relations avec les associés ennemis; Fret payé de bonne foi pour des marchandises confisquées, Remboursement.

Lorsqu'en fait il apparaît que des marchandises saisies sur un navire anglais appartiennent à une société ennemie elles sont confiscables;

Il en est ainsi quand bien même des sujets britanniques ou alliés, sans être copropriétaires, auraient des droits dans le bénéfice à retirer de l'opération relative à ces marchandises comme membre d'un pool.

Des sujets britanniques associés dans une maison de commerce établie en pays ennemi prennent, dans la mesure correspondante, le caractère ennemi et ils ne peuvent réclamer que leur part dans les marchandises dépendant de cette maison échappe à confiscation;

Si du moins ils n'établissent pas qu'ils ont immédiatement, à l'ouverture des hostilités, rompu leurs relations avec leurs associés ennemis.

Il est équitable de prescrire le remboursement à une banque du fret de marchandises confisquées, lorsqu'elle a payé ce fret de bonne foi:

(Navire anglais *Manningtry* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

La réclamation sur laquelle la Cour doit statuer concerne deux chargements sur navire anglais, savoir : 1811 tonnes de zinc et 1006 tonnes de plomb. Ces marchandises ont été chargées par l'Australian Metal Co Lim. à Port Pirie (Australie du Sud), avant l'ouverture de la guerre et consignées à l'ordre des chargeurs ou de leurs agents à Anvers. Le navire était affrété par la Metallgesellschaft de Francfort.

Cinq maisons de commerce sont en cause dans les transactions compliquées qui ont dû être examinées. Ce sont : la Metallgesellschaft, très puissante société allemande pour les métaux, ayant son siège à Francfort; MM. Henry R. Merton et Co Lim. de Londres, société anglaise incorporée;

l'Australian Metal Co Lim. de Londres et Melbourne, également société anglaise incorporée ; MM. Vivian, Younger et Bond de Londres, société en nom collectif anglaise ; et la Compagnie des Minerais, Société anonyme de Liège, Belgique.

Des relations mutuelles très intimes et compliquées existaient entre ces différentes sociétés et maisons relativement à la direction, à la possession des parts et aux affaires en général. Des renseignements détaillés ont été fournis. Rappeler ces détails n'apporterait pas de clarté et ne serait d'aucune utilité. Qu'il suffise de dire, à ce sujet, que la main de la Metallgesellschaft se voyait et que sa puissante influence se manifestait à tout instant et partout.

Les marchandises ont été saisies au port de Brixham le 23 septembre 1914. Les réclamations ont été déposées à différentes époques et sous des formes diverses.

Il est nécessaire de les examiner et de se rappeler par qui et pour quels motifs elles furent présentées.

Le 17 novembre 1914, la première réclamation formelle fut présentée par MM. Henry R. Merton et Co Lim. Ils réclamaient toutes les marchandises — zinc et plomb — comme en étant les « vrais, légaux et uniques propriétaires » à l'époque de la saisie, parce qu'ils avaient accepté les traites des chargeurs pour la valeur des marchandises, levé les documents et payé le fret.

Parmi les motifs invoqués à l'appui de la réclamation, il y a des déclarations portant que le zinc était destiné à être vendu à la Compagnie des Minerais, mais que, cette compagnie ne l'ayant pas payé, la propriété en appartenait aux réclamants ; et que le plomb était consigné à la Metallgesellschaft pour vente et qu'il avait été en fait vendu par la Metallgesellschaft, avant la saisie, à une société belge à Hoboken.

Il était dit également que la Metallgesellschaft devait vendre le plomb pour le compte commun de : l'Australian Metal Co, Vivian, Younger et Bond, la Metallgesellschaft et Henry R. Merton et Co.

La réclamation ne dit pas par qui le zinc fut vendu ou « devait être vendu » à la Compagnie des Minerais.

Le 25 janvier 1915, MM. Henry R. Merton et Co Lim. déposèrent la deuxième réclamation. Les motifs sont un peu plus étendus, mais ne diffèrent pas substantiellement. Ils réclament à nouveau comme propriétaires des marchandises.

Le 29 juin 1915, une troisième réclamation fut présentée pour le compte de trois réclamants : Henry R. Merton et Co Lim., l'Australian Metal Co Lim. et Vivian, Younger et Bond.

De nouveau MM. Henry R. Merton et Co Lim. réclament la totalité pour les mêmes raisons que précédemment. Subsidiairement, eux, l'Australian Metal Co et Vivian, Younger et Bond réclament chacun le quart du plomb comme étant trois membres d'un « pool désigné le compte des quatre quarts », dont le quatrième membre était la Metallgesellschaft. Les réclamations concernant le zinc furent formulées comme précédemment.

Enfin, le 12 août 1915, la quatrième réclamation fut présentée. Dans celle-ci, la Compagnie des Minerais réclame le zinc comme en étant propriétaire « s'il devait être jugé que la propriété en avait été transmise par Henry R. Merton et Co Lim. » Les argumentations concernant les cargaisons de zinc et les cargaisons de plomb ont été présentées séparément et traitées sur des bases différentes, bien que, dans l'ensemble, elles empiètent fréquemment l'une sur l'autre.

L'Australian Metal Co Lim., qui a chargé toutes les marchandises, a été constituée et installée par la Metallgesellschaft, Henry R. Merton et Co Lim. et Vivian, Younger et Bond, en 1897. Pour les détails on peut se référer aux trois accords portant la date du 16 décembre 1897.

Ces accords englobaient les affaires en tous minerais et métaux. L'affaire était connue comme étant celle du compte des trois tiers. On a prétendu que les affaires en minerais de zinc ont été, quelque temps après et il y a plusieurs années, exclues de cette participation et transférées à la Compagnie des Minerais, qu'elles devinrent ainsi une opération séparée entre l'Australian Metal Co Lim. et la Compagnie des Minerais de Liège, l'Australian Metal Co achetant les minerais de zinc en Australie et les expédiant à la Compagnie des Minerais, en Belgique, qui était l'acheteur.

(Sir Samuel Evans examine les documents invoqués en faveur de ce transfert du zinc opéré par l'Australian Metal Co à la Compagnie des Minerais ; ces documents lui paraissent insuffisants ; il montre qu'en ce qui concerne le zinc, les faits l'amènent à conclure que la Metallgesellschaft était l'acheteur réel auquel les marchandises étaient expédiées).

Je considère, d'après ces faits, qu'au moment de la saisie, la cargaison de zinc appartenait à la Metallgesellschaft et je prononce sa condamnation comme propriété ennemie, qui est de bonne prise en vertu des droits de la Couronne comme droits d'Amirauté et qui a été saisie dans un port après l'ouverture des hostilités.

Il reste à examiner la consignation des 1.006 tonnes de plomb.

Ces marchandises sont réclamées comme ayant appartenu pour trois quarts à trois maisons anglaises, comme membres du « *pool* désigné le compte des quatre-quarts, formé par la Metallgesellschaft » et, en conséquence, la relâche ou restitution de ces trois quarts est demandée comme si ce *pool* était une association comprenant trois associés anglais et un associé ennemi.

Le conseil des plaignants a défini la combinaison comme étant « un intérêt commun et non pas une association dans le sens généralement admis d'association menant en commun une affaire ». C'était, disait-il « une entente qui n'est pas une association dans le sens d'une maison établie pour mener une affaire à caractère général ; quatre personnes indépendantes, trois d'entre elles étant anglaises et l'autre allemande, conviennent de s'engager dans une entreprise commune et de partager bénéfices et pertes ». Et il soutenait que dans ces conditions la propriété était la propriété commune des quatre.

Il n'est pas discutable que, dans un sens, il s'agissait d'une entreprise en commun, attendu qu'un certain partage des bénéfices devait être fait. Mais

quant à dire que les marchandises ont jamais été la propriété des quatre maisons ou sociétés intéressées, cela donne lieu à un doute sérieux. A mon avis, la situation était que la Metallgesellschaft était propriétaire, bien qu'elle eût à rendre compte du bénéfice final aux autres membres du *pool*. A une certaine époque il est hors de doute que la compagnie australienne fût propriétaire de ces marchandises. Quand la propriété la quitta, fut-elle transférée à cette même compagnie et aux autres maisons de commerce, ou fut-elle transférée à la Metallgesellschaft seule avec obligation de tenir compte aux autres? Ces autres auraient certains droits en équité; mais ont-ils des droits de propriété auxquels effet peut être donné en Cour de prises? La Metallgesellschaft a passé un contrat pour vendre les concentrés de plomb à l'Usine de désargentation, Société anonyme de Hoboken, en Belgique, contrat en date du 10 novembre 1911 dans lequel elle se désigne comme le « vendeur »; et à ce contrat sont incorporées diverses clauses et stipulations qui étaient contenues dans ce qui était appelé « le contrat du vendeur » (c'est-à-dire le contrat de la Metallgesellschaft) avec la Broken Hill South Silver Mining Company qui fut conclu, le 22 juillet 1911, entre cette dernière et l'Australian Metal Cº Lim. agissant donc comme agent de la Metallgesellschaft.

La Metallgesellschaft écrivit, le 16 juillet 1914, à Henry R. Merton et Cº Lim. et à Vivian, Younger et Bond, qu'elle avait attribué à Hoboken les concentrés de plomb chargés sur le vapeur *Manningtry*.

Les trois autres membres du *pool* ne semblent pas s'être réservé ni avoir exercé un droit quelconque à l'égard de ces marchandises. La Compagnie allemande eut une domination complète sur les marchandises ; elle les vendit et en disposa en qualité de propriétaire légal. Si les acheteurs de Hoboken eurent l'occasion de poursuivre l'exécution de leur contrat, ils ne purent avoir recours qu'à la Metallgesellschaft seule.

Le point de vue que j'adopte, d'après les faits, est que la propriété exclusive des marchandises appartenait à la Metallgesellschaft, quels que fussent les droits ou obligations des trois réclamants dans le résultat du négoce. Si cette vue est exacte, la question à trancher se trouve immédiatement résolue, attendu que les marchandises sont alors évidemment propriété ennemie et, en conséquence, sujettes à condamnation. Si mon opinion est erronée, elle pourra être rectifiée par le tribunal d'appel.

Il faut cependant que j'examine l'affaire en parlant de l'autre alternative, en supposant qu'elle doive être envisagée comme si les marchandises appartenaient à une association.

L'association comprendrait quatre membres, A. B. C. étant dans la situation de sujets britanniques et D sujet allemand. La question à décider serait de savoir ce qu'était la situation, dans les circonstances de l'affaire, relativement aux droits de capture et de saisie des biens en mer après le commencement des hostilités. Si un sujet d'un Etat belligérant ou un neutre avait un commerce en territoire ennemi à l'ouverture de la guerre, qu'il y habitât, il y aurait, d'après le droit international, un domicile commercial et ses marchandises seraient sujettes à capture en mer, après l'ouverture des

hostilités, bien que chargées avant la guerre. — Le *Vénus* [1814] (8 Cranch. 253).

En dehors du domicile commercial par résidence, la propriété d'un individu peut acquérir le caractère ennemi indépendamment du caractère national de cet individu ou de sa résidence personnelle. Si un individu est associé dans une maison de commerce en territoire ennemi, il est, en ce qui concerne le commerce de cette maison, considéré comme un ennemi (Story, édition Pratt, p. 60). Et la propriété de la maison de commerce établie en pays ennemi est considérée comme passible de capture et de condamnation comme prise. Wheaton, *International Law*, 334.

La règle est succinctement posée par le juge Story dans l'affaire du *Freundschaft*, sous le nom de *Friendschaft*, [1819] (4 Wheaton p. 107) : « Il a été depuis longtemps décidé par les Cours d'Amirauté que la propriété d'une maison de commerce, établie en pays ennemi, est condamnable comme prise, quel que puisse être le domicile des associés. Le commerce de cette maison est considéré comme étant essentiellement un commerce ennemi et la propriété qui s'y trouve engagée est en conséquence traitée comme propriété ennemie malgré le domicile neutre d'un membre quelconque de la société. »

Mais il semble aussi qu'il faut poser que, dans de tels cas, la confiscation n'aura pas lieu au commencement de la guerre si le commerce a été exercé pendant la paix, à moins que la personne intéressée dont il s'agit ne continue ses relations avec ce commerce après l'ouverture de la guerre. Story, édit. Pratt. p. 61; Calvo § 1936. Le *Vigilantia* [1798] (1 C. Rob. 1. p. 15) et le *San José Indiano* (2 Gall. 267. p. 288).

On ne voit pas facilement pourquoi, dans le cas d'un associé d'une maison de commerce ennemie, un délai serait accordé pour cesser les rapports après l'ouverture de la guerre avant que la confiscation par capture en mer ne soit permise, alors qu'aucune facilité de ce genre n'est donnée à une personne ayant un domicile commercial, par résidence, en territoire ennemi. J'accepte la loi telle qu'elle est. En effet, il se peut que la sentence dissidente du Chief Justice Marshall, dans l'affaire du *Vénus*, soit basée sur le fondement le plus équitable, comme de nombreux auteurs de droit international l'ont prétendu. Cependant le conseil des réclamants a soutenu que dans le cas actuel il n'y avait pas de maison de commerce en Allemagne dans laquelle les quatre groupes en question fussent associés ou eussent des parts, que « l'affaire était une affaire menée conjointement ou par des spéculateurs en vertu d'une entente et qu'elle n'avait son siège nulle part. »

Je ne puis accepter cette conception. Elle est incompatible avec la situation de la Metallgesellschaft, telle qu'elle résulte des documents et que la montre la conduite de l'affaire. Interrogé sur la part prise par la compagnie allemande dans l'opération conjointe, M. Minto Wilson a répondu : « En réalité la Metallgesellschaft tenait les comptes à Francfort ; elle s'engageait à vendre sur le continent, elle correspondait avec l'Australian Metal C° au sujet des expéditions, et généralement elle dirigeait la combinaison. »

L'Australian Metal C° Lim. semble n'avoir plus eu à s'occuper des marchandises après leur embarquement ; MM. Henry R. Merton et C° Lim.

étaient chargés de la partie financière et recevaient — à titre d'avance, comme il a été dit — des fonds pour faire honneur aux traites de la Compagnie allemande ; Vivian, Younger et Bond ne paraissent pas avoir eu à s'occuper de l'achat, de l'embarquement ou de la disposition des marchandises. Ils garantissaient une partie des engagements de MM. Henry R. Merton et Co vis-à-vis de la banque et c'était tout.

En traitant du domicile commercial d'un négociant, Calvo, dit : « On peut dire, s'il s'agit d'un négociant, qu'il a son domicile commercial au siège principal de ses affaires, sur le point où se concentrent ses opérations » (4e Ed. vol. 4 § 1933 p. 67).

Le centre de toute l'activité et des opérations de cette affaire était à Francfort, dans les bureaux de la Metallgesellschaft. Elle commandait, achetait, affrétait des navires, donnait toutes instructions, recevait les consignations, payait les marchandises, les vendait et en disposait, touchait le prix de leurs ventes, s'occupait de toute la correspondance et tenait tous les comptes à son siège, à Francfort. Comment pourrait-il être admis que la maison de commerce de cette affaire n'était pas à Francfort ? S'il n'y avait pas une maison de commerce de l'affaire en Allemagne ou ailleurs, comme il a été soutenu, (quelle que puisse être la difficulté pour des sujets anglais à continuer dans cette affaire) des neutres de tous les pays auraient pu s'y engager en toute impunité et sans crainte de voir leurs parts confisquées et au grand avantage de la compagnie allemande et du Gouvernement allemand aussi bien qu'au leur propre. Je n'hésite pas à dire que cette affaire avait sa maison de commerce à Francfort.

La question concernant le droit de saisir et confisquer les parts des quasi-associés dépend alors du point de savoir s'ils ont continué leurs rapports avec la maison de commerce après le commencement de la guerre.

Je n'ai trouvé aucune décision directe susceptible de m'aider. C'est incontestablement une question de fait, dans chaque cas particulier, que celle de savoir s'il y a eu continuation des rapports avec une maison de commerce ennemie pendant la guerre ou si des mesures suffisantes ont été prises, en temps voulu, pour faire cesser les rapports. On trouve cependant un guide dans les principes et critères appliqués dans des cas concernant des matières analogues : par exemple, continuation du commerce avec l'ennemi après l'ouverture de la guerre ou continuation du domicile commercial par résidence après l'ouverture des hostilités.

Un exemple du premier cas se trouve dans l'affaire du *Hoop*]1799] (1 C. Rob. p. 216, 1 Eng. P. C. p. 116) dans laquelle Lord Stowell disait que la règle absolue contre un commerce de cette nature avait été appliquée « lorsque les cargaisons avaient été chargées avant la guerre et que les parties n'avaient pas fait toute diligence possible pour contremander le voyage après premier avis d'hostilités ».

On trouverait un exemple du second cas dans le célèbre dissentiment du Chief Justice Marshall, dans l'affaire du *Vénus* (8 Cranch. 253), où il examine comment un domicile commercial par résidence peut prendre fin, par exemple : « Si un sujet anglais résidant à l'étranger dans un but commercial

prend des mesures positives, *à la déclaration de guerre*, pour rentrer dans son pays d'origine... » (p. 314). Et dans un autre passage (p. 315) : « Une cessation immédiate des affaires et des dispositions prises pour déménager, suivies d'un déménagement réel dans un délai raisonnable, à moins qu'il ne soit empêché par des causes qui expliqueraient suffisamment qu'on ne déménageât point, établiraient l'intention de changement de domicile ».

En discutant la question de confiscation de marchandises appartenant à des participants, non ennemis, d'une maison de commerce située en territoire ennemi, Calvo écrit ce qui suit : « D'après ces principes, si un commerçant domicilié dans un pays neutre ne prend pas au commencement de la guerre des mesures immédiates pour retirer ses biens d'un commerce qui n'a plus le caractère neutre et auquel il pouvait légitimement se livrer en temps de paix dans le pays d'un belligérant, il ne pourra garantir ses biens de capture et confiscation hostiles, en alléguant que personnellement il réside dans un pays neutre » (vol. IV. § 1937. p. 70).

S'il est obligatoire pour un neutre de prendre de telles mesures immédiates (Calvo dit encore : « Sans retard ») ce ne doit pas l'être moins pour le sujet d'un belligérant.

Je pense également qu'il incombe à la personne qui doit ainsi rompre ses relations de ce côté, de démontrer clairement, par des preuves satisfaisantes, qu'elle a pris des mesures à cet effet, tout comme il incombe à celui qui réside en territoire ennemi de prouver qu'il ne s'y trouvait pas *animo manendi*. Voy. *Le Bernon* [1798] (1 C. Rob. 101, 1 Eng. P. C. 70).

C'est un cas analogue à ceux dans lesquels la charge de la preuve a été laissée aux plaignants pour le motif qu'ils étaient à même de connaître tous les faits et qu'ainsi ils pouvaient prouver complètement leur prétention si elle était honnête et bien fondée. Il est de leur devoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à leurs rapports avec la maison ennemie et il leur appartient d'établir d'une façon affirmative les mesures qu'ils prétendent avoir été prises.

Aucun témoignage n'a été produit par ou pour l'un des réclamants pour établir qu'ils aient fait quoi que ce soit pour mettre fin à leurs rapports, quels qu'ils fussent, avec la maison de Francfort de la Metallgesellschaft. MM. Henry R. Merton et C° Lim., comme il est apparu dans l'affaire du *Bilbster*, ont essayé de protéger contre la capture la propriété qui avait été achetée et vendue par la compagnie allemande ; à cet effet, ils ont payé 5.000 livres sterling pour fret et ont sur leurs livres débité de cette somme la Metallgesellschaft à titre de payement fait pour son compte.

Les transactions relatives au zinc et au plomb ont été, en quelque manière, conduites par ces réclamants de telle façon qu'un débit antérieur au compte de la compagnie allemande, s'élevant à 400.000 livres sterling à la fin de septembre, a été réduit à 27.000 livres sterling en avril 1915. Ils ont continué à payer toutes les traites relatives aux marchandises. Ils ont payé 1046 livres sterling pour fret du plomb aux propriétaires de *Manningtry*, le 9 octobre et en ont débité la Metallgesellschaft.

Ont-ils fait quoi que ce soit pour contremander ou modifier les voyages

des navires en mer à l'ouverture de la guerre, de façon à empêcher une livraison possible à la Metallgesellschaft? Plus particulièrement, ont-ils fait quoi que ce soit relativement à ces navires appartenant à l'Allemagne, en route vers des ports allemands, tels que Hambourg, Brême, Stettin, de manière à empêcher la livraison des cargaisons de minerais à la Metallgesellschaft, au cas où ces navires auraient échappé à la viligance des croiseurs britanniques ou alliés? Il n'y a aucune preuve d'une semblable action de leur part.

L'Australian Metal C°, en Australie, a-t-elle mis fin immédiatement aux achats et chargements ou opérations s'y rattachant, soit en Australie, soit à Londres? Elle avait des bureaux à Londres où des faits importants seraient connus.

Quand à Vivian, Younger et Bond, aucun membre de leur maison ni aucun de leurs employés n'a été vu ou entendu au cours de cette procédure au sujet de leur réclamation ou de leur conduite.

Dans l'ensemble de l'affaire, si les réclamants doivent être considérés comme des associés ou comme des personnes ayant des parts dans une maison de commerce allemande, je trouve qu'aucun d'entre eux n'a pris de mesures immédiates ni aucune mesure quelconque pour mettre fin à leurs rapports avec cette maison, en raison de l'ouverture de la guerre, et que leurs parts dans les marchandises doivent, à ce titre, subir aussi la confiscation.

En conséquence, je prononce la confiscation de toutes les marchandises réclamées, comme constituant une prise bonne et valable, saisie pour le compte de la Couronne en vertu de ses droits d'Amirauté.

Quant aux 1.046 livres sterling payées par Henry R. Merton et C° Lim. pour fret, le 9 octobre, les faits sont analogues à ceux concernant le payement du fret dans l'affaire du *Bilbster* (1), avec en plus cette circonstance que le payement fut fait après que MM. Henry R. Merton et C° Lim. eurent connu la capture. Il n'est pas nécessaire de répéter ce que j'ai dit à ce sujet dans cette affaire. La réclamation doit être rejetée.

Quant à la réclamation de l'Union Bank of Australia Lim., celle-ci demande que la somme de 3.100 livres sterling qu'elle a payée aux propriétaires du navire, à valoir sur fret de 3 consignations de minerais de zinc (ensemble 3.054 tonnes) qui ont été condamnées, lui soit remboursée sur le produit de la vente. Le fret total se montait à 3.207 l. st. 6 sh. Les 3.100 livres sterling ont été payées en deux versements le 28 et le 29 septembre 1914.

La banque pensait qu'elle était fondée à obtenir la livraison des marchandises, comme étant porteur des connaissements, les cargaisons ayant été déchargées dans des allèges qu'elle utilisait. En fait, les marchandises avaient été saisies pour le compte de la Couronne le 23 septembre. La banque l'ignorait lorsqu'elle a payée les 3.100 l. st. Elle n'a connu la saisie qu'après émission de l'assignation le 1er octobre. Elle a refusé de payer le solde.

---

(1) Voy. *suprà*, p. 364.

Lorsque les fonctionnaires de la Couronne ont saisi les marchandises, si aucun fret n'avait été payé, les marchandises auraient été prises seulement *cum onore* de tout ce qui aurait pu être accordé pour le transport au lieu de fret. La banque a innocemment et honnêtement fait le payement par erreur et elle a ainsi affranchi les marchandises de cette charge.

Si elle avait connu la saisie, elle n'aurait pas payé. Ces faits diffèrent du cas du *Clan Urquhart* (1), dans lequel la réclamation de Huth et C° a été rejetée.

Aucune question n'a été soulevée au sujet du montant.

Dans ces conditions, j'estime qu'il est équitable de rembourser la banque et j'ordonne au Marshall de payer en conséquence à la banque la somme de 3.100 livres sterling à prélever sur le produit de la vente des cargaisons.

On se reportera aux principes appliqués dans l'affaire du *Juno* (2) quant à l'évaluation, par le Registrar, du montant du fret restant dû aux propriétaires du navire.

Du 12 octobre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor ; Waltons et C° ; Bircham et C° ; Downing, Handcoc, Middleton et Lewis.

72

Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie), 18 octobre 1915

CARACTÈRE ENNEMI DES MARCHANDISES, VENTE, DROIT DE DISPOSITION, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, SALE OF GOODS ACT.

Lorsque des marchandises ont été vendues et expédiées par une maison anglaise à une maison autrichienne dans des conditions telles que, d'après le Sale of Goods Act, 1893, le vendeur a conservé le droit de disposition et la pro-

---

(1) Des marchandises avaient été chargées avant la guerre, à Port Soudan, sur le navire anglais *Clan Urquhart*, à destination de ports allemands. Le 14 septembre 1914, MM. Huth et C°, négociants à Londres, afin de pouvoir exercer le droit de gage qu'ils avaient sur ces marchandises, payèrent au propriétaire du navire une certaine somme pour fret et charge. Les marchandises ayant été saisies le 12 octobre dans le port de Londres, MM. Huth et C° demandèrent à la Cour d'ordonner que le Marshal leur restituât ladite somme, invoquant que ce paiement avait été, de leur part, le premier acte nécessaire pour entrer en possession des marchandises et qu'ainsi ils avaient libéré ces marchandises du fret qu'autrement le Marshal aurait dû payer. Le 10 mai 1915, Sir Samuel Evans rejeta leur requête en invoquant qu'ils avaient payé à leurs risques et périls, sans acquérir par là un droit légal opposable au Marshal.

(2) Voy. *suprà* p. 8.

priété de ces marchandises, celles-ci, saisies en cours de voyage sur navire ennemi, ne sont pas confiscables.

Navire autrichien *Marquis Bacquehem* [cargaison]. — 2e affaire).

M. Grain, juge :

Cette cargaison se compose de balles de coton chargées par MM. Ralli frères, à Karachi, à bord du vapeur *Marquis Bacquehem*, le ou vers le 28 juillet. Comme les conditions de vente diffèrent dans une certaine mesure il convient de distinguer deux lots, A et B. La consignation A comprend 1.098 balles de coton expédiées à la Vereinigte Oesterreichische Textilindustrie A. G. à Vienne et 221 balles expédiées à Ludwig Weiss, à Vienne. La consignation B comprend 2.152 balles de coton consignées à la Ungarische Textilindustrie A. G. à Vienne et 1.097 expédiées à la Pottenderfer Baumwollspinnerei A. G., à Pottendorf.

Pour la consignation A, les conditions de vente portent que MM. Ralli frères, maison anglaise de Liverpool, sont les vendeurs, que la maison autrichienne est l'acheteur et que les autres conditions de vente sont comme suit :

« Conditions additionnelles à la vente no 304, en date du 4 juin 1914 par l'entremise de M. Carlo Buschbeck. Vendeurs : MM. Ralli frères, Liverpool. Achèteurs : la Vereinigte Oesterreichische Textilindustrie A. G., Vienne.

« 1. Le coton, à l'arrivée au port de destination prévu par ce contrat, sera assuré au nom des vendeurs et entreposé en leur nom chez M. Francesco Parisi, à Trieste.

« 2. Une facture provisoire au prix du contrat sera remise immédiatement et débitée aux acheteurs, tous droits sur le coton étant réservés par les vendeurs comme garantie du compte à ouvrir aux acheteurs pour le montant de ladite facture provisoire et de toutes charges jusqu'à ce que le coton ait été entièrement livré aux acheteurs.

« 3. Les acheteurs peuvent prendre possession du coton sur avis préalable aux vendeurs, mais au plus tard six mois après arrivée.

« 4. Les dépenses de déchargement et de mise en entrepôt et toute taxe et autres charges occasionnées par la mise en entrepôt et payées par les vendeurs devront être restituées à eux par les acheteurs.

« 5. Pour tout lot dont il sera pris livraison, les vendeurs remettront leur facture définitive dans laquelle seront ajoutés : *a*) toutes mentions visées par la clause 4 ; *b*) la commission de la banque au taux de 1/4 pour 100 par trois mois de la date d'arrivée à celle de la livraison ; *c*) l'intérêt depuis trois mois après la date d'arrivée jusqu'à la livraison sur la base des taux de la Banque d'Angleterre appliqués entre lesdites dates, mais sur livraisons prises avant trois mois à partir de la date d'arrivée, l'intérêt sur la base du taux susdit appliqué à la date de la livraison sera déduit au lieu d'être ajouté.

« 6. Payement du montant de la facture définitive à faire par : *c*) traite sur des banquiers de Londres acceptés par les vendeurs à six mois à

compter de la date de la livraison, en ajoutant un intérêt additionnel de six mois au taux de la Banque d'Angleterre à l'époque de l'émission.

Pour Ralli, frères
(Signé) G. Mazarachi ».

Dans la consignation B, MM. Ralli frères sont également dits être les vendeurs et les maisons autrichiennes les acheteurs et les conditions de vente sont comme suit :

« Contrat B, n° 269.

Liverpool, 19 avril 1914.

« MM. : la Ungarische Textilindustrie A. G., Vienne.

« Conditions supplémentaires : 1. Coton à entreposer au nom des vendeurs à Fiume à la Verkehrsbank A. G.

« 2. Le montant de la facture et en plus l'intérêt de six mois au taux de la Banque d'Angleterre sera débité aux acheteurs exactement neuf mois à partir de la date d'arrivée du vapeur à Fiume, avec une commission de banque de 3/4 pour cent. Comme garantie du compte à ouvrir aux acheteurs, les vendeurs se réservent tous droits concernant le coton jusqu'à ce qu'il ait été reçu par les acheteurs. Payement par traite des vendeurs — à tirer à la date de la livraison du coton — sur des banquiers de Londres acceptés par les vendeurs à six mois, les vendeurs ajoutant un intérêt supplémentaire de six mois au taux de la Banque d'Angleterre appliqué à l'époque de l'émission. Pour paiement avant la date fixée un intérêt sera alloué aux acheteurs au taux de la Banque d'Angleterre.

« 3. Les acheteurs peuvent prendre possession du coton sur avis préalable aux vendeurs, mais au plus tard à l'expiration de la facture.

« 4. Les dépenses de déchargement au port de destination, celle de magasinage, le loyer d'entrepôt, l'assurance contre l'incendie, les charges de livraison, les droits et autres charges occasionnés par cette mise en entrepôt seront restitués par les acheteurs aux vendeurs.

Pour Ralli, frères
(Signé) G. Mazarachi ».

Le Procureur demande la condamnation de cette cargaison pour ce motif que la propriété en a été transférée aux maisons autrichiennes par le contrat de vente et que Ralli frères n'ont pas conservé le droit de disposer de ces marchandises d'après les susdites conditions de vente, qu'ils ont obtenu seulement un droit de gage sur elles et qu'en conséquence ils ne sont pas en meilleure position que les banquiers dont les réclamations ont été écartées dans l'affaire de l'*Odessa* (1) et dans d'autres affaires.

Il expose que le contrat qui est en la forme d'une lettre à laquelle les con-

---

1 Voy. *suprà* p. 107.

ditions de vente sont jointes, emploie les mots : « Nous vous prions de confirmer la vente que nous vous avons faite » et aussi la phrase : « Si quelque différend surgit au sujet de ce contrat, celui-ci ne sera pas annulé mais la contestation sera réglée par arbitrage ».

Et il soutient que, selon les conditions de vente, dès le contrat signé, le montant total de la facture est immédiatement débité aux acheteurs.

Il est suggéré aussi par le Procureur que, selon ces conditions de vente, MM. Ralli frères n'auraient pas le pouvoir de vendre à quelqu'un d'autre si les acheteurs ne prenaient pas livraison ou ne payaient pas le prix ; qu'ils auraient peut-être une action pour manquement au contrat ou pourraient réclamer en justice le prix mais qu'en tant qu'il s'agit des marchandises ils auraient un gage et un gage seulement sur elles.

M. Booth, qui comparaît pour MM. Ralli frères, expose que, d'après les condition de vente, le coton, à son arrivée à Trieste, doit être entreposé au nom de Ralli frères chez Francesco Parisi qui est leur agent à Trieste ; que, par les conditions de vente, Ralli frères se réservent tous droits sur le coton : « Tous droits sur le coton étant réservés par les vendeurs comme garantie de leur compte »; et que les connaissements restent aux mains de Ralli frères.

Un affidavit sous serment est présenté, émanant d'un membre de la maison Ralli frères, maison anglaise faisant des affaires en Angleterre et aux Indes. L'affidavit dit que, bien que l'intention originaire eût été d'affecter ces marchandises aux contrats déjà rédigés, néanmoins, à raison de l'ouverture de la guerre, « nul avis d'affectation, ni déclaration de marques ou de nom de navire ne furent envoyés aux acheteurs ».

Les connaissements sont à l'ordre de Ralli frères. D'après le *Sale of Goods Act*, 1893 (56 et 57, c. 71), sect. 17, dans « un contrat de vente de choses spécifiques ou déterminées, la propriéte de celles-ci est transférée à l'acheteur à l'époque où les parties au contrat entendent qu'elle soit transférée » et, pour determiner l intention des parties, il est nécessaire de considérer *a*) les termes du contrat, *b*) la conduite des parties et *c*) les circonstances de l'affaire.

Maintenant quelles furent les intentions des parties à ce contrat ? D'abord, quant aux termes du contrat : les vendeurs disent qu'ils se réservent tous droits et les termes du contrat donnent seulement un certain délai dans lequel les acheteurs peuvent prendre livraison du coton. Quant à la conduite des parties : les vendeurs retiennent en leur possession les connaissements, ils consignent le coton à leur ordre, ce coton doit être placé dans leur propre entrepôt, sous la surveillance de leurs propres entrepositaires, en leur nom ; il doit aussi, d'après les conditions de vente, être assuré au nom de Ralli frères, les vendeurs. Les vendeurs aussi payent pour le débarquement de la marchandise, sa mise en entrepôt, le loyer de l'entrepôt et l'assurance d'incendie durant l'entrepôt. Les conditions de vente continuent sans doute en disant que les acheteurs doivent rembourser ces sommes, mais c'est à une époque ultérieure. Il apparaît donc, en ce qui concerne la conduite des vendeurs jusqu'à ce moment, qu'ils ont fait tout le

possible pour conserver cette cargaison sous leur propre nom et pour s'en réserver la propriété à eux-mêmes.

Il est nécessaire aussi de considérer la section 18 du *Sale of Goods Act*, section contenant un ensemble de règles concernant le transfert de propriété des marchandises.

La règle 1 dit que, dans un contrat non conditionnel pour la vente de choses spécifiques en état d'être livrées, la propriété en passe à l'acheteur quand le contrat est conclu et il est sans importance que l'époque du payement ou celle de la livraison ou l'une et l'autre soient retardées. Mais cette règle est subordonnée au préambule de la section 18, portant « à moins qu'une intention différente n'apparaisse », la règle 5 dit que les biens seront « affectés sans condition au contrat » soit par le vendeur avec l'assentiment de l'acheteur, soit par l'acheteur avec l'assentiment du vendeur.

L'affidavit de Ralli frères dit que, bien que l'intention originaire fût d'affecter le coton au contrat, néanmoins, à raison de l'ouverture de la guerre, « nul avis d'affectation ni déclaration de marques ou de nom de navire ne furent envoyés aux acheteurs ».

Il a aussi été prétendu par M. Booth que, selon la section 19 de l'Act, les vendeurs avaient réservé un droit de disposition. Cette section porte que « lorsqu'il s'agit d'un contrat de vente de choses spécifiques ou lorsque les biens sont subséquemment affectés au contrat, le vendeur peut, par les termes du contrat ou de l'affectation, se réserver le droit de disposition des biens jusqu'à ce que certaines conditions soient remplies » et que « dans ce cas, nonobstant la livraison à l'acheteur ou à un voiturier ou autre dépositaire ou gardien en vue de transmission à l'acheteur, la propriété de ces biens ne passe à l'acheteur que lorsque les conditions imposées par les vendeurs ont été accomplies ». La sous-section 2 de la section 19 dispose précisément : » Quand des marchandises sont embarquées et que d'après le connaissement elles doivent être livrées à l'ordre du vendeur ou de son agent, le vendeur est *prima facie* considéré comme s'étant réservé le droit de disposition ».

Dans cette affaire les connaissements étaient à l'ordre de Ralli frères et, en fait, n'ont pas cessé d'être en leur possession puisqu'ils furent envoyés à l'agent entrepositaire de Ralli frères à Trieste, M. Francesco Parisi, mais ne l'ont jamais atteint à cause de l'ouverture de la guerre et qu'ils furent retournés par la poste à Ralli frères.

Cette présomption du droit de disposition peut, sans doute, être écartée. Mais, dans cette affaire, la phrase des conditions de vente portant : « Les vendeurs se réservent tous droits concernant le coton jusqu'à ce qu'il ait été reçu par les acheteurs » appuie plutôt qu'elle ne contredit la présomption et les mots des conditions de vente : « Les acheteurs peuvent prendre possession du coton sur avis préalable aux vendeurs, mais au plus tard six mois après arrivée » me paraît aussi manifester une rétention du droit de disposition parce qu'ils limitent la période dans laquelle les acheteurs peuvent prendre possession du coton.

Il a été allégué par le Procureur que le fait que le prix devait être débité

aux acheteurs montrait l'intention que la propriété passât aux acheteurs et qu'en fait elle leur passa quand il fut débité. Mais les réclamants allèguent que le fait de porter au débit n'était qu'une manière d'arriver à la fixation de l'intérêt qui serait dû et qu'en fait il est dit dans l'affidavit de Ralli frères que les acheteurs ne furent jamais débités du prix à raison de l'ouverture de la guerre.

D'après les preuves, Ralli frères n'ont reçu desdits acheteurs projetés aucune traite, avec acceptation ou autrement, et ils n'ont pas reçu payement desdites balles en une autre forme.

Prenant en considération toutes ces circonstances en même temps que les termes du contrat et la conduite des parties il m'apparaît un ensemble de faits de grand poids de nature à conduire chacun à la conclusion que l'intention des vendeurs fut que la propriété ne passerait pas aux acheteurs et que les vendeurs conserveraient un droit de disposition jusqu'à ce que le paiement des marchandises eût été effectué de quelque manière. A l'égard de la phrase du contrat sur laquelle s'appuie le Procureur, savoir : « Nous vous prions de confirmer la vente que nous vous avons faite » et « ce contrat ne sera pas annulé », les mots « confirmer la vente » seraient tout à fait compatibles avec une vente soumise aux sections 17 et 19 du *Sale of Goods Act* où l'intention des parties était de réserver le droit de disposition aux vendeurs jusqu'à l'arrivée de certains évènements ultérieurs et aussi, quant aux mots « ne sera pas annulé » le droit de disposition et la conservation de la propriété des biens réservés aux vendeurs jusqu'à certain évènement ultérieur seraient une partie du contrat qui n'était pas annulable.

Après soigneuse considération de tous les faits de la cause, je suis arrivé à la conclusion que MM. Ralli frères ont établi leur réclamation et que leur intention et celle des acheteurs furent que le droit de disposition restât à MM. Ralli frères jusqu'à ce que les opérations concernant le payement eussent été accomplies. L'ordre de la Cour sera, en conséquence, de remettre ces marchandises à MM. Ralli frères.

Du 18 octobre 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte (siègeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston, pour la Couronne ; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

73

Cour suprême de S. M. Britannique en Egypte (siègeant à Alexandrie), 21 octobre 1915.

CARACTÈRE ENNEMI DES MARCHANDISES, ASSOCIATION, PART SOCIALE, CONFISCATION ; SUJET ENNEMI, DOMICILE COMMERCIAL, INTENTION DE RÉSIDER.

Lorsque des marchandises appartiennent à plusieurs associés, la part sociale des associés britanniques échappe à la confiscation tandis que celle des sujets ennemis est confiscable.

Un sujet ennemi ne peut être considéré comme ayant un domicile commercial en Angleterre lorsque, en fait, il ne justifie pas d'un certain degré de résidence personnelle avec intention de rester et qu'en vertu de ses obligations contractuelles il pouvait être déplacé au gré d'un tiers ;

Et par suite il ne dépouille pas son caractère ennemi et les marchandises lui appartenant sont sujettes à confiscation.

(Navire allemand *Derfflinger*) [cargaison]. — (3e affaire).

M. Grain, juge :

Dans cette affaire le plaignant est une maison faisant des affaires à Londres, Berlin, New-York et dans la plupart des ports de la Chine et d'Extrême-Orient, suivant acte d'association du 12 novembre 1912, dressé par devant MM. Coward et Hawskley, Sons et Chance, solicitors à Londres.

La raison sociale est, d'après cet acte, Arnhold Karberg et Co et comprend : Harry Arnhold, Charles Herbert Arnhold, Ernest Goetz et Max Niclassen. Les deux Arnhold sont sujets britanniques, Goetz est né Suisse et a été naturalisé allemand, Niclassen est sujet allemand de naissance. Leur maison a é é établie en Chine en 1866 et à Londres en 1871.

Les parts, dans l'affaire, sont divisées comme suit : H. E. Arnhold 32,44 0/0 Goetz 15,96 0/0, Niclassen 15,96 0/0, C. H. Arnhold 10,64 0/0 et 25 0/0 à une nommée Thakla Emma Elisabeth Arnhold qui ne fait pas partie de la maison.

Les deux Arnhold ont résidé à Shanghaï depuis plusieurs années et, depuis l'ouverture de la guerre, ont dissout leur association avec les deux sujets allemands Goetz et Niclassen et, suivant un acte d'association en date du 5 février 1915, ils exercent ensemble le commerec sous la raison sociale Arnhold Karberg et Co, Londres et Shanghaï ; d'après l'Ordre en Conseil du 24 septembre, cette maison est parmi celles de Chine et du Siam auxquelles tous les articles peuvent être expédiés. Niclassen habitait Berlin et est encore en Allemagne. Goetz qui depuis 1909 a habité Londres, a été interné en Angleterre.

Bien que la première maison fût une société constituée par acte anglais et conformément à la loi anglaise, selon un affidavit de H. E. Arnhold « la maison Arnhold Karberg et Co, pour les besoins de ses affaires en Chine a été et est encore immatriculée comme maison allemande au consulat général d'Allemagne à Shanghaï, conformément à la loi allemande et, tant que l'affaire et les intérêts des associés dans ladite maison sont sous la juridiction ou le contrôle des autorités consulaires allemandes en Chine, ladite maison est sujette à être traitée à tous égards comme soumise la loi allemande. En particulier, les autorités consulaires allemandes ne permettront pas, dans les limites de leur juridiction, la dissolution ou la liquidation de la maison ni que sa propriété ou ses intérêts soient traités en dérogation des droits des associés allemands ni que les associés anglais reprennent la propriété et les biens de ladite maison ou continuent l'exploitation de l'affaire autrement qu'au profit de tous les associés ».

D'après l'acte d'association du 12 novembre 1912, H. E. Arnhold était le membre principal de la maison et « la solution définitive à intervenir dans toutes les questions d'importance vitale concernant les affaires de la maison lui appartenait, de même qu'il avait le droit de veto dans toutes les questions intéressant la maison ».

M. Booth comparaît pour Arnhold Karberg et C° et demande la relâche des parts de la cargaison qui, suivant l'acte d'association, reviendraient à H. E. et à C. H. Arnhold et Goetz. Il reconnaît ne pas réclamer de restitution en ce qui concerne la part de Max Niclassen, l'Allemand de Berlin, et les 25 0/0 qui, suivant la clause 7 de l'acte d'association de 1912, seront traités conformément à un acte passé à Hambourg entre les parties et TheklaEmma Elisabeth Arnhold qui est également en Allemagne.

Le Procureur s'oppose à la demande de restitution des parts des deux Arnhold et de Goetz pour le motif que ces parties sont réellement allemandes; que, quelle que soit la nationalité propre des associés, il s'agit d'une maison allemande dont le centre des opérations est en Chine. Il fait remarquer que c'est de leur propre gré qu'ils se sont fait immatriculer au consulat d'Allemagne à Shanghaï, conformément à la loi allemande et comme maison allemande; qu'en conséquence tous les litiges de cette maison seraient soumis au tribunal allemand de Shanghaï et il soutient que cette maison de commerce doit être traitée comme une maison de commerce et que, comme telle, elle a adopté un domicile allemand à Shanghaï.

M. Booth, pour le compte des réclamants, indique qu'il ne s'agit pas d'une société à responsabilité limitée, mais d'une *partnership*, que c'est le domicile commercial de l'associé qui doit être pris en considération et que les marchandises ne sont pas la propriété de l'association, mais celle des associés suivant leurs parts fixées par convention.

En ce qui concerne les deux Arnhold, il soutient qu'ils sont sujets anglais de naissance, résidant à Shanghaï, et que l'immatriculation de la maison de commerce au consulat allemand ne modifie pas leur statut personnel. Il dit que les deux Arnhold étaient probablement immatriculés au consulat britannique et que ce qu'il avance s'appuie sur une lettre du consul général britannique à Shanghaï, en date du 30 décembre 1914, dans lequelle le consul général dit : « J'enregistre votre déclaration et j'envoie le duplicata joint à votre lettre d'hier à Hankow, avec cette remarque que je considère que lorsque vous avez fait les publications de votre nouvelle maison de commerce, vous avez fait votre possible pour prouver son indépendance de l'association antérieure ».

Le Procureur suggère que, puisqu'il n'est pas prouvé qu'ils étaient immatriculés au consulat britannique, on doit supposer qu'ils ne l'étaient pas car, s'ils l'étaient, ils n'auraient pas manqué d'en fournir la preuve à la Cour et il soutient qu'ils ne se sont rendus au consulat britannique que lorsqu'ils ont pensé que c'était nécessaire afin de se dégager de leurs relations avec des sujets ennemis et qu'ils n'ont accompli cet acte qu'au dernier moment possible. M. Booth soutient qu'ils ont rompu leurs relations avec les associés ennemis dès que cela leur a été raisonnablement possible.

En ce qui concerne la rupture des relations des deux Arnhold avec les associés ennemis, il me semble qu'ils l'ont réalisée dans un délai raisonnable après l'ouverture de la guerre.

L'association elle-même était dissoute par la déclaration de guerre — Griswold c. Waddington [1819] (16 Johnsons Rep. 438 ; Scott's Cases on Int. Law, 504) — ; il a été définitivement établi dans bien des cas, avant et pendant la présente guerre, que tous les contrats avec des sujets ennemis étaient rompus à l'ouverture de la guerre.

Le 30 décembre, il apparaît d'après la lettre du consul général britannique visée ci-dessus qu'ils avaient déjà pris des mesures pour informer de leur rupture avec les parties ennemies.

Le 5 février 1915, les deux Arnhold firent entre eux une nouvelle association à dater du 1er janvier 1915, suivant laquelle ils devaient opérer ensemble sous la raison sociale Arnhold Karberg et Cº, à Londres, en Amérique et en Chine et ils commercent effectivement ainsi actuellement.

Dans l'affaire du *Clan Grant* (1), qui a été soumise à Sir Samuel Evans devant la Cour des Prises en Angleterre, l'association existait entre trois sujets allemands, dont deux résidaient en Allemagne et l'autre H. E. Hehlen à Khartoum. L'Allemand Hehlen ayant vraisemblablement acquis un domicile à Khartoum, il fut admis sans discussion qu'il avait droit à la remise de sa part sociale tandis que les parts des deux autres étaient confisquées. En ce qui concerne les deux Arnhold, leur cas est meilleur, attendu qu'ils sont sujets britanniques de naissance, résidant en Chine et qu'ils ne sont pas sujets ennemis comme c'était le cas de Hehlen dans l'affaire du *Clan Grant*.

Je ne doute pas qu'il soit de mon devoir de rendre aux deux Arnhold leur part sociale dans la cargaison. Mais en ce qui concerne Goetz, j'éprouve plus de difficultés.

Goetz était un Suisse qui, pour des raisons personnelles, s'est fait naturaliser Allemand en 1908. M. Booth soutient qu'il a établi un domicile commercial anglais, du fait de sa résidence à Londres depuis 1909.

On a déjà cité devant cette Cour une définition de Dicey dans son *Conflict of Laws* (2e éd. 1908), savoir : « Un domicile commercial est une résidence dans un pays dans le but d'y exercer un commerce de telle sorte que l'exercice de ce commerce contribue aux ou fait partie des ressources dudit pays, et rende, en conséquence, raisonnable que son caractère ennemi, ami ou neutre soit déterminé par le caractère dudit pays » (p. 742). Pitt Cobett dit que « un domicile commercial est une résidence établie dans un pays déterminé dans un but de commerce, en vertu duquel un individu, même s'il est sujet d'un autre Etat, est considéré comme s'identifiant tellement avec l'Etat dans lequel il réside et exerce son commerce qu'il en partage le caractère national, soit belligérant, soit neutre, en temps de guerre. » *Leading Cases on International Law* (3e éd. T. II. p. 23, 24).

Que pensent les autorités de la Grande-Bretagne du commerce et des

(1) Voy. *suprà* p. 196.

affaires de Goetz comme formant partie des ressources de la Grande-Bretagne et de leur « caractère ennemi, ami ou neutre » ou de son identification avec l'Etat au point d'en partager le caractère national ? Elles l'ont interné.

Dans le premier acte d'association de novembre 1912, il était stipulé que « Goetz devait résider et commercer à l'étranger » et comme l'acte a été dressé par des solicitors anglais à Londres et conformément à la loi anglaise on peut dire avec certitude qu'étranger signifie hors d'Angleterre. Le contrat continue : « à moins qu'il n'en soit décidé autrement par ledit Harry Edouard Arnhold » ; il s'en suit donc que Goetz pouvait être déplacé partout où il conviendrait à H. E. Arnhold. Un domicile, civil ou commercial, implique un certain degré de résidence permanente avec l'intention de rester; et dans le cas actuel nous avons un individu qui devient sujet allemand en 1908 et qui signe en 1912 un engagement de vivre hors d'Angleterre.

En ce qui concerne la résidence de Goetz à Londres depuis 1909, la seule preuve que nous en ayions est un affidavit de C. H. Arnhold qui vivait à Shanghaï et qui déclare : « ledit Goetz a habité Londres depuis 1909 » et : « il a demandé la naturalisation anglaise ». Autant que je sache et même autant que C. H. Arnhold peut le savoir, Goetz peut avoir passé son temps à aller en Allemagne et à en venir. On n'a pas indiqué la date à laquelle il a demandé la naturalisation anglaise; il n'est pas improbable que ce fut à l'ouverture de la guerre.

Semble-t-il probable qu'un homme qui, de Suisse devient Allemand en 1908, ait l'intention durable de devenir un résident et un membre de la société britannique en 1909, particulièrement quand il pouvait être déplacé à l'étranger ou n'importe où et à toute époque par H. E. Arnhold ?

M. Booth a cité les affaires *Nigel Gold Mining C° c. Hoade* [1901] (2 K. B. 849), le *Harmony* [1800] (2 C. Rob. 322 ; 1 Eng. P. C. 241), le *Jonge Klassina* [1804] (5 C. Rob. 297 ; 1 Eng. P. C. 485) et également Pitt Cobbett, t. II. p. 25, relativement au domicile commercial et les divers cas récents relatifs aux droits des internés d'ester en justice et il en a déduit des arguments très appropriés. Mais je suis d'avis qu'Ernest Goetz est un sujet ennemi, qui ne s'est pas dégagé de son caractère ennemi en acquérant un domicile commercial en Angleterre ou autrement et que sa part dans cette cargaison doit être condamnée.

La Cour ordonne donc la remise à Harry Edouard Arnhold de 32,44 0/0 de la cargaison ; à Charles Herbert Arnhold de 10,64 0/0 et la confiscation comme propriété ennemie des 15,96 0/0 de Goetz et des 15,96 0/0 de Niclassen, ainsi que des 25 0/0 revenant à Thekla Emma Elisabeth Arnhold suivant l'accord de Hambourg.

Du 21 octobre 1915. — Cour suprême de S. M. Britannique en Egypte (siégeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston, pour la Couronne; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

74

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 25 octobre 1915.

MARCHANDISES, VENTE, CONTRAT C. I. F., PROPRIÉTÉ; SUJET ENNEMI, DOMICILE COMMERCIAL EN PAYS NEUTRE, ABANDON, CARACTÈRE ENNEMI, CONFISCATION.

Des marchandises vendues par contrat c. i. f. et expédiées à l'ordre du vendeur restent la propriété de celui-ci lorsque les documents d'expédition n'ont été ni remis ni présentés aux acheteurs.

Un sujet ennemi qui, ayant un domicile commercial provisoire, l'a abandonné au début de la guerre recouvre ainsi son caractère ennemi;

Et les marchandises lui appartenant sont confiscables.

(Navires anglais *Flamenco* et *Orduna* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

La réclamation porte sur 573 sacs de matte de cuivre et 56 sacs de cuivre pur expédiés de ports chiliens à Liverpool aux conditions du contrat c. i. f. Les connaissements sont datés des 2 et 3 août 1914 respectivement. Le chargeur était Moritz Hochschild et les connaissements étaient établis pour lui-même ou à son ordre ou à son mandataire.

On n'aperçoit pas la date à laquelle le voyage commença, mais on a argumenté comme si les marchandises avaient été chargées et expédiées avant l'ouverture de la guerre. L'*Orduna* est arrivé à Liverpool le 30 septembre et le *Flamenco* le 22 octobre. Les autorités douanières se sont opposées à la livraison des marchandises jusqu'à preuve faite de la propriété au point de vue du soupçon d'intérêt ennemi. La saisie formelle a eu lieu le 9 novembre.

Hochschild était un sujet allemand exerçant son commerce en pays neutre, à Coquimbo, Chili.

Il était aidé financièrement dans ses affaires par la banque (1) réclamante, qui avait une filiale à Coquimbo. Le siège de la banque est à Londres.

L'historique de l'affaire a été exposé par M. Beazley, dans son affidavit relatif au *Flamenco*, déposé sous serment le 21 novembre 1914.

Hochschild n'a pas disposé sur la banque et celle-ci n'a pas consenti d'avances sur le chargement des 56 sacs de cuivre pur. Est-ce parce que Hochschild avait déjà quitté le Chili? je l'ignore. Il est étrange que les documents relatifs à cette cargaison n'aient pas été envoyés par la filiale de Coquimbo au siège de la Banque à Londres avant le 9 septembre, ainsi

1. L'Anglo-South American Bank Lim.

qu'il résulte d'une lettre de cette date dans laquelle il est dit que M. Hochschild n'avait pas fait traite pour cette expédition.

Le premier exposé de la position adoptée par la banque est contenu dans les deux affidavits sous serment de M. Beazley en date du 1er novembre. Sa réclamation était alors basée sur le fait qu'il était propriétaire de la marchandise. Les affidavits ne disaient pas un mot de Dennis et Co ni d'un droit de propriété ou intérêt à leur profit sur les marchandises.

Il est clair qu'à toute époque importante les connaissements et les documents d'expédition furent aux mains de la banque comme gagiste ou entre celles de ses agents, Watson et Co, pour son compte.

Dans sa réclamation formelle déposée le 28 janvier 1915, la banque réclame « pour son compte ou pour celui de tiers en qualité de propriétaires sincères et légaux » et elle prétend qu'au moment de la saisie la propriété des marchandises était « sur la tête des plaignants ou de H. A. Watson et Co ou de Dennis et Co ou de Moritz Hochschild ». En fait aucune réclamation n'est faite par Dennis et Co, ni par Watson et Co, ni par Hochschild et les plaignants n'ont rien produit les autorisant à réclamer pour d'autres que pour eux-mêmes.

Sa propre réclamation comme gagiste ne peut, d'après le droit applicable par cette Cour, leur être utile. Mais, étant intéressée comme gagiste, elle a le droit d'être entendue sur la question de savoir si les marchandises saisies sont confiscables comme propriété ennemie.

Deux contrats ont été passés entre Hochschild vendeur et Dennis et Co acheteurs des marchandises, l'un en date du 27 mars et l'autre du 27 juillet 1914. Il me paraît sans importance que les marchandises aient été chargées en vertu de l'un ou de l'autre, mais jugeant d'après ce qui a été fait après la remise de la cargaison sous caution, les marchandises ont été considérées comme vendues en vertu du premier contrat.

Les documents d'expédition n'ont été ni remis, ni présentés aux acheteurs avant la saisie et je pense qu'il est clair, d'après les faits prouvés, que la propriété n'avait pas passé aux acheteurs. Au moment de la saisie, la propriété restait au vendeur et ceci est le point dont dépend la confiscation des marchandises, ainsi qu'il est admis depuis la sentence du *Miramichi* (1).

Ayant décidé que la propriété des marchandises appartenait à Hochschild, il reste à déterminer le caractère de Hochschild. Etait-ce un ennemi, soumis à l'allégeance de l'Allemagne en raison de son caractère originaire de sujet allemand ? Ou bien était-il, bien qu'Allemand, un individu possédant un domicile commercial en pays neutre et ayant droit à être traité comme tel en ce qui concerne sa propriété engagée dans ce commerce ?

Dans la réclamation et dans les affidavits de la banque il est dit que « quoique sujet allemand, il ne réside ni n'exerce de commerce en pays ennemi ». Cela ne tient pas lieu de preuve complète. S'il avait abandonné son domicile commercial à Coquimbo, peu importe le pays auquel il fût

---

(1) Voy, *suprà* p. 59.

allé. S'il s'était rendu aux États-Unis ou en Suisse (comme il a été suggéré) il eût été, aux fins de cette affaire, aussi indiscutablement ennemi que s'il avait, dans un sentiment de devoir patriotique, rejoint son propre pays.

Dans une lettre du 6 novembre 1914, la banque dit que l'on croyait qu'à cette époque M. Hochschild se trouvait en Suisse. Il résulte d'une lettre postérieure que, d'après les renseignements qu'elle possédait, il était à Zurich. S'il se trouvait en Suisse au commencement de novembre, il fallait qu'il eût quitté le Chili longtemps avant la saisie. D'après la lettre du 9 septembre adressée à la filiale de la banque à Coquimbo, je crois qu'il est logique de conclure qu'Hochschild était parti avant cette époque, autrement il eût fait traite sur la banque pour les 56 sacs de cuivre. Il n'a pas été suggéré que des opérations commerciales l'aient conduit à venir en Suisse, aussi près de l'Allemagne. Des questions furent soulevées au sujet du chargement de l'*Orduna* immédiatement après son arrivée à Liverpool le 30 septembre. La banque, par l'entremise de sa filiale à Coquimbo, pouvait avoir le moyen de savoir s'il se trouvait encore là ou s'il en était parti avec intention de retour.

On a dit qu'il devait une grosse somme à la banque de sorte que celle-ci avait intérêt à connaître les allées et venues de son débiteur. Il semble que, pendant bien plus d'un an, la banque et sa filiale à Coquimbo n'ont eu aucune communication avec lui.

Comme principe général, les Cours ont adopté le point de vue que le caractère national fait aisément retour et qu'en temps de guerre moins de circonstances sont nécessaires pour démontrer le retour au domicile d'origine que pour prouver le maintien ou la continuation d'un domicile commercial neutre dans un pays au profit d'un sujet qui est originaire d'un autre pays. Voy. la *Virginie* [1804] (5. C. Rob. 98), l'*Anne Green* [1812] (1 Gall. p. 286) et le *Francis* [1873] (1 Gall. p. 616).

Ces considérations ne sont pas moins concluantes dans le cas d'Allemands ayant émigré vers d'autres pays dans un but de lucre que pour d'autres nationalités.

Dans son jugement classique de l'*Indian Chief* [1800] (3 C. Rob. 12 ; 1 Eng. P. C. 251), Lord Stowell, en discutant le caractère national de M. Johnson qui avait été établi en Angleterre comme consul américain, disait : « En admettant comme évident que le caractère national de M. Johnson, en tant que négociant anglais, était fondé sur sa résidence seulement, qu'il était acquis par résidence, qu'il reposait sur cette circonstance seule, il doit être jugé que, dès le moment où il a tourné le dos au pays dans lequel il avait résidé, en route vers son propre pays, il était en train de reprendre son caractère originaire et qu'il doit être considéré comme Américain. Le caractère qui est obtenu par résidence prend fin avec la résidence. C'est un caractère provisoire qu'il ne conserve plus à partir du moment où il se met en route de bonne foi pour quitter le pays *sine animo revertendi* ». (3 C. Rob. p. 20; 1 Eng. P. C. p. 254).

Le Chief Justice Marshall dans sa sentence du *Venus* (1814) (8 Cranch. p. 288) rendue par la Cour suprême des Etats-Unis, basait une partie de son

argumentation sur le devoir d'un citoyen de rejoindre son pays en temps de guerre et il était disposé à dire, qu'en tout cas, lorsque le domicile commercial se trouve en territoire ennemi, il existe une présomption naturelle en faveur de l'intention de retour.

En ce qui concerne cette partie de l'affaire, je dois envisager les faits et les témoignages comme s'ils étaient produits par ou pour compte de Hochschild lui-même.

D'après les preuves fournies et à défaut d'explications qui auraient pu être données si l'absence de Hochschild de ses affaires à Coquimbo n'avait été que temporaire et transitoire et si elle n'avait pas eu rapport à l'Allemagne ou à la guerre, je conclus qu'avant la saisie il a tourné le dos au Chili et la face vers l'Allemagne ; qu'il a abandonné résidence et domicile commercial provisoire à Coquimbo et qu'il a recouvré pleinement ses dehors originaires de sujet allemand. Je puis ajouter que si Hochschild se rendait en Allemagne et reprenait ainsi son domicile d'origine, un retour ultérieur pendant la guerre pour reprendre ses affaires au Chili ne lui aurait pas rendu un caractère commercial neutre le séparant du caractère que lui donne son pays natal. Voy. le juge Story dans l'affaire du *Dos Hermanos* [1817] (2 Wheaton, p. 98).

Pour ces motifs, je déclare que les marchandises étaient la propriété d'un ennemi au moment de la capture et, comme telles, étaient sujettes à condamnation en vertu des droits d'Amirauté appartenant à la Couronne. Je rends ma sentence en conformité et j'ordonne le payement à la Cour, au profit de la Couronne, du montant de la caution versée pour la remise des marchandises.

Du 25 octobre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor : Davidson et Morriss.

75

Haute Cour de Justice

Division d'Amirauté (en matière de prises), 28 octobre 1915

Convention VI de La Haye, Navire de commerce, Yacht de course ; Yacht ennemi dans un port anglais au début des hostilités, Confiscation.

Le bénéfice de la Convention VI de La Haye est limité aux navires de commerce et ne s'étend pas aux yachts de course.

En vertu du droit commun, un yacht ennemi se trouvant dans un port anglais au début des hostilités est confiscable.

(Navire allemand *Germania*)

Sir Samuel Evans, président :

La Couronne demande la condamnation du yacht allemand *Germania* qui, à l'ouverture de la guerre, appartenait à M. Gustave Krupp von Bohlen, sujet allemand.

Ce yacht se trouvait à Cowes à la fin de juillet et à l'ouverture de la guerre, le 4 août ; il fut saisi par la Douane pour compte de la Couronne en vertu des droits d'Amirauté. Une assignation a été lancée et, le 24 septembre 1914, une ordonnance de détention du yacht a été rendue par cette Cour. Elle ne constituait pas une sentence définitive et la requête actuelle a pour but de lui faire substituer une sentence plus complète, à savoir la condamnation du yacht comme propriété ennemie.

Le *Germania* est un yacht de course et n'est manifestement pas compris dans les termes de la Convention VI de La Haye qui, d'après son préambule, est une convention concernant seulement des matières relatives au commerce et destinée uniquement à protéger les navires faisant le commerce. Les termes employés pour la description de ces navires, dans le langage français technique, sont *les navires de commerce* et le conseil des réclamants n'a pas allégué — et nul ne pouvait alléguer — que ce yacht rentrât dans ces termes. En conséquence, il est parfaitement clair que la Convention de La Haye ne met nul obstacle à la condamnation du navire.

On a soutenu, pour le plaignant, que, suivant l'esprit de la Convention de La Haye, ce yacht ne devrait cependant pas être considéré comme confiscable et qu'il ne devait pas être condamné. Je dois traiter cette question d'après le droit commun : selon le droit commun, cette propriété d'un sujet allemand, se trouvant au port à l'ouverture de la guerre, est, je crois, certainement confiscable et je la condamne comme prise d'Amirauté en faveur de la Couronne.

Il est présenté une réclamation par MM. Summers et Payne Lim., qui ont exécuté quelques travaux sur ce yacht avant la saisie, c'est-à-dire vers la fin de juillet. Leur réclamation porte sur 176 l. st. 2 s. 6 d. ; et depuis la saisie ils ont exécuté d'autres travaux sur le yacht et logé quelques agrès. En vertu des termes formels de l'entente intervenue entre eux et le Marshal toute somme qu'ils auraient pu exposer pour les réparations du yacht ou pour en empêcher la détérioration, l'étaient à leurs risques, dans l'espoir d'en obtenir le remboursement du propriétaire du yacht. En d'autres termes, il est parfaitement clair qu'ils ne devaient exposer aucune somme de manière à baser ainsi une réclamation soit contre le Marshal de la Cour, soit contre les capteurs. Quant au fait de magasinage en vue de protéger certaines parties du yacht, la proposition que les réclamants en prendraient soin vint de MM. Summers et Payne Lim. dans la lettre suivante, du 9 octobre 1914, adressée aux autorités douanières à Southampton :

« Cher Monsieur. Yacht allemand *Germania.*

« Veuillez nous permettre de vous proposer que les haubans et poulies de ce navire, la gaffe principale, les chaînes et les embarcations soient amenés à terre et mis en magasin avec d'autres agrès que nous avons et qui appartiennent à ce yacht? Le *Germania* est un yacht de course de grande valeur et, s'il était négligé, sa détérioration serait rapide. Nous avons déjà un compte avec ce yacht. Son propriétaire est un client ancien et estimé et nous sommes disposés à entreprendre ce travail, car nous sommes persuadés que nous en serons rémunérés par lui lorsque, à la fin de la guerre, les questions de propriété auront été réglées. Nous sommes, Messieurs, vos obéissants serviteurs ».

Dans la suite, cette proposition fut acceptée par le Marshal, mais étant entendu qu'il n'y avait aucune responsabilité de sa part. Quelques autres dépenses furent aussi faites.

J'aurais été préparé à juger, pour des raisons de droit, contre la réclamation que MM. Summers et Payne Ld. ont présentée; mais je ne suis pas fâché que la Couronne ait donné satisfaction aux réclamants et qu'un accord soit intervenu entre eux à l'effet de s'en remettre volontairement au Registrar, sans soulever aucune question d'obligation quelconque, pour déterminer quelle somme doit être allouée relativement aux 176 l. st. 2 s. 6 d. et aux 252 l. st. qui ont été avancés par MM. Summers et Payne Lim. Ceci règle leur réclamation vis-à-vis des capteurs et contre quiconque ressortissant à cette Cour, mais naturellement, cela ne les empêche pas d'user des moyens dont ils peuvent disposer contre le propriétaire du navire et j'espère qu'ils obtiendront un jour le remboursement des sommes qu'ils ont dépensées pour son compte ; mais, en ce qui concerne cette Cour, elle ne peut les assister davantage qu'ils ne le sont par le consentement qui leur a été donné.

Je condamne le yacht comme propriété ennemie et j'en ordonne la vente par le Marshal.

Du 28 octobre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor ; Kenneth Brown, Baker, Baker et Co; Lowless et Co.

76

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 1er novembre 1915

MARCHANDISES SUR NAVIRE ALLIÉ, CHARGEUR ENNEMI, CONNAISSEMENT A L'ORDRE DU CHARGEUR, DROIT DE DISPOSER DE LA MARCHANDISE, PRÉSOMPTION, CARACTÈRE ENNEMI, CONFISCATION ; TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ

IN TRANSITU APRÈS OUVERTURE DES HOSTILITÉS ; COMMERCE AVEC L'ENNEMI, SUJETS ALLIÉS, NAVIRE ALLIÉ, FRET.

Lorsque des marchandises ont été expédiées sur navire allié par une societé ennemie et que les connaissements ont été établis à l'ordre des chargeurs, ceux-ci sont presumés prima facie *avoir conservé le droit de disposer de la marchandise;*

Et si cette présomption n'est pas contredite par les faits, cette marchandise est confiscable.

Le transfert de propriété de la marchandise opéré in transitu *après l'ouverture de la guerre est inopposable au capteur.*

Le commerce avec l'ennemi étant interdit aux sujets alliés, un navire allié ne doit pas, après l'ouverture des hostilités, continuer un transport pour l'ennemi et, par suite, il ne saurait obtenir le fret correspondant aux marchandises ennemies qu'il portait et qui ont été capturées.

(Navire russe *Parchim* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

La Couronne demande la condamnation de la cargaison de nitrate de soude chargée sur le voilier russe *Parchim* pour le motif qu'au moment de la saisie elle appartenait à Folsch et Cie, négociants ennemis de Hambourg, qui avaient aussi une succursale à Valparaiso. La cargaison est réclamée par une Compagnie hollandaise invoquant que la propriété lui en a été transférée, comme acheteur.

Le contrat relatif aux marchandises a été conclu à Hambourg, le 13 juillet 1914, entre la Compagnie allemande comme vendeur et la Compagnie hollandaise comme acheteur. Le contrat est écrit et on peut s'y référer pour ses conditions. La cargaison a été chargée sur le *Parchim*, qui a été affrêté par la Compagnie allemande à Hambourg le 6 mai 1914, sous réserve de son remplacement par un autre navire par les acheteurs si, en raison du retard du navire, la charte-partie se trouvait annulée. Le prix comprenait le coût et le fret.

L'assurance, y compris les risques de guerre, devait être couverte par les vendeurs et comptée à un taux fixé, les acheteurs devant accepter la police d'assurance contre payement de la prime et des frais. Le prix, suivant facture, était dû quatre-vingt-dix jours après réception du premier connaissement et devait être payé trois jours avant l'échéance ou, en cas d'arrivée antérieure du navire, contre acceptation des documents. Les acheteurs devaient fournir une garantie de banque pour 5.000 liv. sterling.

Le *Parchim* a été dûment chargé à Taltal, Chili. Les connaissements furent datés du 6 août 1914. Le navire appareilla le 24 août. La facture a été adressée de Hambourg aux acheteurs par Folsch et Cie, le 19 octobre 1914, elle mentionnait le 9 décembre comme échéance. Il y était dit que le navire se rendrait à Plymouth pour ordres, suivant la charte-partie. La cargaison a été saisie à Plymouth, le 6 décembre.

La question est donc de savoir à qui revenait la propriété de la marchandise à cette date.

Il a été soutenu pour les réclamants qne la propriété leur était passée, soit au moment de la conclusion du contrat, soit au moment de l'embarquement, soit à la date de la facture. On s'est appuyé également sur le payement après saisie.

Les connaissements visaient un voyage à Delfzyl, port hollandais, directement. Ils ont été établis à l'ordre des chargeurs, la Compagnie allemande. Donc la Compagnie allemande semble, à première vue, avoir réservé le droit de disposer de la marchandise.

Cette présomption *prima facie* est-elle contredite par quelques autres circonstances de l'affaire?

Il a été établi six jeux de connaissements de trois exemplaires chacun. Ils ont été envoyés à Folsch et Cie, en Allemagne ou à leurs banquiers. Il semble qu'un jeu soit arrivé le 9 septembre. On n'a pas prouvé à quelle date le second jeu est arrivé. Le troisième jeu arriva quelques jours avant le 25 janvier 1915.

Dans une lettre du 25 janvier 1915, les avocats des plaignants écrivaient d'Amsterdam à leurs agents à Londres : « Jusqu'à ces derniers jours, deux exemplaires seulement de chaque jeu de connaissements sont arrivés; nous sommes maintenant en possession des troisièmes exemplaires manquants, de sorte que nos clients sont à même de prouver leur propriété de la cargaison. »

Il a été dit en un temps que le payement du prix global, conformément à la facture, fut effectué par les acheteurs le 9 décembre. Mais il n'en fut rien. Je doute que le soi-disant reçu du 9 décembre 1914 soit un document contemporain. Ce qui eut lieu, c'est que la Compagnie hollandaise a déposé l'argent vers cette époque à la Banque de Folsch et Cie avec ordre de ne pas s'en dessaisir jusqu'à ce que les trois jeux complets de documents soient arrivés.

Le témoin, M. Grönhuis, dit que la Compagnie hollandaise n'avait jamais eu les connaissements en sa possession à aucune époque ; qu'ils étaient restés dès l'origine à la Banque de Folsch et Cie.

Il n'a jamais été bien prouvé que les connaissements et la police d'assurance aient été régulièrement levés, mais je veux bien admettre qu'ils l'aient été. Ceci toutefois n'a pu avoir lieu que vers le 25 janvier 1915.

L'argent a sans doute été déposé parce que les banquiers de la Compagnie hollandaise avaient donné la garantie de 5.000 livres sterling mentionnée dans la charte-partie.

L'exigence de cette garantie par les vendeurs a été invoquée par le conseil des réclamants comme la circonstance essentielle démontrant que les vendeurs ne s'étaient réservés aucun droit de disposition des marchandises. C'était une garantie du montant de 5.000 livres sterling pour l'exécution du contrat par les acheteurs. Elle ne pouvait, à mon avis, changer le caractère du contrat ni en altérer l'effet.

Tout d'abord Folsch et Cie exigèrent une garantie de banque pour la

valeur totale de la cargaison qui dépassait 22.000 livres sterling. Puis ils ont consenti à accepter une garantie de 5.000 livres sterling (moins du quart de la valeur) et la garantie qu'ils exigeaient était « que les documents par *Parchim* seraient levés par les acheteurs en temps voulu ou à l'arrivée du navire et que la banque était responsable vis-à-vis de nous pour tout préjudice qui pourrait nous être occasionné, à concurrence de 5.000 l. sterling. »

La garantie fut donnée le 16 juillet 1914 et fut ainsi conçue :

« Groningue 16 juillet 1914.

« La Banque de Crédit et de Commerce de Groningue, à Groningue, déclare par les présentes garantir à la maison H. Folsch et Cie, de Hambourg, que les connaissements relatifs à la cargaison de nitrate du Chili par *Parchim*, soit 2.650/2,750 tonnes seront dûment levés par l'acheteur la Nl. Vennootschap Veendammer Kunstmesthandel, de Veendam, à la date convenue ou à l'arrivée du navire au port de destination et qu'elle payera à la maison H. Folsch et Cie tous dommages résultant d'un retard dans le payement de la dite consignation, mais au maximum à concurrence de 5.000 livres sterling. — La Banque de Crédit et de Commerce de Groningue ».

A mon avis, cela n'affecte pas la question de propriété et n'infirme pas la présomption *prima facie* que les vendeurs se réservèrent le *jus disponendi*.

Je suis d'avis qu'ils ont réservé ce droit et que la propriété des marchandises ne les a point quittés lors de l'embarquement. Il a été soutenu que, en tout cas, il y eut une appropriation complète des marchandises lorsque la facture a été envoyée, mais cette appropriation n'était pas sans conditions. De plus, si la propriété n'a pas été transférée au moment de l'embarquement, elle ne pouvait l'être ensuite, alors que les marchandises étaient en transit, sans annuler les droits des belligérants. La propriété ne peut passer ainsi après l'ouverture de la guerre.

A mon avis, la véritable conclusion dans cette affaire est que les parties n'entendaient pas que la propriété fût transférée aux acheteurs avant l'acceptation des documents et le payement du prix par les acheteurs et que, à la date de la saisie, le 6 décembre, la propriété restait aux vendeurs allemands.

En conséquence, les marchandises, à cette époque, étaient confiscables par la Couronne, en vertu de ses droits d'Amirauté, et je prononce donc la condamnation des marchandises.

Sous cet aspect de l'affaire, il est inutile d'examiner l'effet de l'embarquement des marchandises après le commencement de la guerre sur un navire allié sous charte-partie ennemie.

Il reste à examiner la réclamation des propriétaires du navire pour fret et débours.

Le navire fut affrété par MM. Folsch et Cie à ses propriétaires russes. C'est un principe fondamental de droit des prises que tout commerce avec l'ennemi est interdit, sous peine de confiscation, non seulement aux sujets du pays belligérant, mais aussi aux sujets des alliés dans la guerre et faisant commerce avec l'ennemi commun. Le principe général n'est nulle part

mieux établi que par Lord Stowell dans l'affaire du *Neptunus* [1807] (6 c. Rob., p. 406; 1 Eng. P. C., p. 596).

« Il est bien connu qu'une déclaration d'hostilité entraîne naturellement l'interdiction de toutes opérations commerciales ; elle place les pays belligérants dans une situation incompatible avec les relations commerciales. C'est le résultat naturel de l'état de guerre, et il n'est en aucune façon nécessaire qu'il y ait une interdiction spéciale de commerce pour produire cet effet. En même temps, il est arrivé, depuis que le monde s'est davantage consacré au commerce, que la pratique s'est introduite d'admettre certains relâchements ; et si un Etat seulement est en guerre, aucun préjudice n'est causé à un autre Etat. Il importe peu aux autres nations dans quelle mesure un belligérant isolé consent à affaiblir et à réduire ses droits. Mais il en est différemment lorsque des nations alliées soutiennent une cause commune contre un ennemi commun. Entre elles doit exister un contrat implicite, sinon formel, en vertu duquel un Etat ne fera rien qui puisse être dommageable à l'objet commun. Si un des Etats admet ses sujets à continuer sans l'interrompre le commerce avec l'ennemi, la conséquence peut être qu'il procurera ainsi aide et assistance à l'ennemi, spécialement si c'est un ennemi dépendant, comme la Hollande, très effectivement des ressources du commerce étranger, ce qui peut être très préjudiciable à la poursuite du but commun et aux intérêts de son allié. Il semblerait donc qu'il ne suffit pas de dire que l'un des Etats a autorisé ses propres sujets à suivre cette pratique ; il semblerait au moins désirable qu'il puisse être démontré, soit que cette coutume est de telle nature qu'elle ne peut en aucune façon être préjudiciable aux opérations communes, soit qu'elle a reçu l'agrément de l'Etat confédéré ».

La pénalité d'un tel commerce par un sujet allié est la perte, devant la Cour des Prises de l'allié, de sa propriété engagée dans ce commerce. Voir Wheaton, *International Law* (8e éd. par Dana, p. 316). J'ai traité plus complètement des droits et devoirs des alliés dans mon jugement dans l'affaire du *Panariellos* (1).

A l'ouverture de la guerre entre la Russie et l'Allemagne, le 1er août, il devint illégal pour les propriétaires du navire d'exécuter leurs contrats avec les affréteurs ennemis. Malgré cela, ils le firent, et c'est leur fait d'avoir touché à Plymouth pour ordres, conformément à la charte-partie. Après le 4 août, alors que l'Allemagne fut devenue l'ennemi commun de la Russie et de la Grande Bretagne, nos Cours eurent le pouvoir de s'occuper de la propriété engagée dans un commerce illicite.

Il n'a pas été soutenu que la déclaration de guerre n'était pas connue à Valparaiso et à Taltal, immédiatement après les 1er et le 4 août, et il n'a pas davantage été soutenu que les vendeurs, armateurs et capitaines l'ignoraient avant le départ du navire, le 29 août. Dans d'autres cas, j'ai appelé l'attention sur les observations de Lord Stowell concernant l'exécution stricte de la règle « lorsque les parties n'ont pas fait toute diligence

(1) Voy. *suprà*, p. 209.

possible pour contremander le voyage, après premier avis de l'ouverture des hostilités ». Le *Hoop* [1799] (1 C. Rob. p. 216; Eng. P. C., p. 116).

Strictement donc, lé navire lui-même, étant une propriété engagée dans un commerce illicite, est passible de confiscation. Voir l'affaire de l'*Odin* [1799] (1 c. Rob. 248; 1 Eng. P. C. 127), voir également les affaires dans lesquelles les Cours américaines ont appliqué les mêmes principes, rapportées dans l'édition de Wheaton par Dana, p. 311 et suiv.

La Couronne, dans le cas soumis à la Cour, n'a pas saisi le navire et ne demande pas sa confiscation. Mais il résulte de ce que j'ai exposé qu'il n'y a aucune raison de réclamation pour fret et autres débours et elle doit être rejetée.

Si la Couronne estime — en dehors de la procédure de la Cour, — que la conduite du capitaine a été méritoire, il appartiendra à la Couronne d'exercer sa générosité.

Du 1er novembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor; Stokes et Stokes; Botterell et Roche.

77

Haute Cour de Justice.
Division d'Amirauté (en matière de prises), 4 novembre 1915.

MARCHANDISES, CARACTÈRE ENNEMI, SOCIÉTÉ ENNEMIE, SUCCURSALE EN PAYS ALLIÉ, CONFISCATION ; CRÉANCIER-GAGISTE.

Des marchandises que l'on prétend appartenir à la succursale au Japon d'une société allemande n'en sont pas moins propriété ennemie et par suite confiscables.

La réclamation d'un créancier-gagiste sur des marchandises ennemies ne peut être admise par la Cour des prises.

(Navire anglais *Eumaeus* [cargaison]).

Le vapeur anglais *Eumaeus* ayant quitté les ports japonais et chinois en juillet 1914, à destination de ports anglais et allemands, les marchandises se retrouvant à bord furent saisies à son arrivée au port de Londres, en octobre 1914. Plusieurs réclamations furent présentées. Arnhold Karberg et Cie de Shanghaï réclamaient 33 balles de plumes chargées « à ordre, Brême ». La succursale de Kobé de la Compagnie d'exportation du Japon m. b. H. de Hambourg réclamaient 30 caisses d'antimoine expédiées par elle à son ordre, à Hambourg, 25 caisses de cire végétale chargée « à ordre, Hambourg » et 100 caisses de camphre expédiées « à ordre, Londres, le Havre ou Hambourg ». Elle faisait valoir que bien que le siège central de la société fût à Hambourg, la succursale était propriétaire de

ces marchandises ; que le Japon permettait, moyennant l'octroi d'une licence, à des succursales de sociétés allemandes d'agir dans ce pays et qu'en vertu de la section 6 de la Proclamation du 9 septembre 1914 sur le commerce avec l'ennemi, le commerce avec une semblable succursale était licite. L'International Banking Company de New-York présentait une réclamation touchant la cire végétale et le camphre comme étant porteur des connaissements et subsidiairement comme étant créancier-gagiste : on invoquait pour son compte qu'à l'ouverture de la guerre le droit des débiteurs de recouvrer leurs marchandises avait été aussi complètement perdu que si les créanciers-gagistes avaient exercé leur droit de vendre et cela pour ce motif que les agents des créanciers en Angleterre à qui les connaissements avaient été envoyés se seraient rendus coupables de commerce avec l'ennemi s'ils avaient permis aux débiteurs de recouvrer les marchandises (cpr. sentence rendue dans l'affaire du *Ningchow* (1) ; tel n'était pas le cas dans l'affaire de l'*Odessa* (2).

Sir Samuel Evans, président :

La Cie d'exportation du Japon m. b. H. réclame 30 caisses d'antimoine faisant partie de la cargaison chargée à bord de l'*Eumaeus*, consignées du Japon et en route pour Hambourg.

Le motif sur lequel cette réclamation est basée et qui a été soutenu par M. Latter, est que la Cie d'exportation du Japon m. b. H. qui détenait la propriété, est en quelque sorte une entité différente de la Cie d'exportation du Japon m. b. H. de Hambourg.

D'après l'examen des documents, je n'ai aucun doute que c'était une simple agence — appelez la succursale si vous le voulez — de la maison principale en Allemagne, opérant conformément aux instructions du siège social en Allemagne et pour compte de celui-ci. On a dit cependant que la Cie du Japon de Kobé, en vertu de la Proclamation du 9 septembre 1914, était en quelque sorte autorisée par la Couronne, comme représentant ce pays, à commercer avec l'Allemagne. Je ne saurais apprécier cet argument. La Proclamation du 9 septembre 1914 est une proclamation du roi à ses sujets ou aux autres personnes qui y sont désignées, résidant dans ce pays, et concernant leur droit de commercer avec l'Allemagne. Elle n'a rien à faire du tout avec la question de savoir ce qu'une filiale au Japon peut ou ne peut pas faire avec son siège social en Allemagne. A mon avis, le seul point que j'aie à déterminer ici est celui de savoir si ces marchandises appartenaient ou non à des Allemands au moment de la saisie, le 12 octobre 1914. Selon mon jugement, il est parfaitement clair que les marchandises étaient la propriété de la Cie d'exportation du Japon m. b. H. en Allemagne et, comme marchandises ennemies, elles sont sujettes à condamnation. Une réclamation a été présentée par des prêteurs, au sujet de ces marchandises, mais elle n'a pas été soutenue.

Il y a aussi trois autres catégories de marchandises consignées par la Cie d'exportation du Japon m. b. H. de Kobé pour Hambourg : 25 caisses de cire végétale, 50 caisses de camphre et un autre lot de 50 caisses de camphre. La réclamation relative à ces marchandises est faite pour le

(1) Voy. *suprà*, p. 269.
(2) Voy. *suprà*, p. 107.

compte de l'International Banking Corporation de New-York. M. Dunlop qui a une grande expérience de ces affaires et qui a aussi l'expérience de l'affaire de l'*Odessa* (1), dit qu'il est à même de déclarer que l'International Banking Corporation de New-York ne doit pas être simplement considérée comme un créancier gagiste au moment de l'ouverture de la guerre. Il soutient qu'au moment même de l'ouverture de la guerre, s'il y a un débiteur et un créancier-gagiste, quelle que soit leur nationalité, si l'emprunteur se trouve être ennemi (si nous avons un débiteur allemand et une banque américaine, comme créancier-gagiste), immédiatement à l'ouverture de la guerre le débiteur perd tout droit de recouvrer sa propriété et les marchandises doivent être considérées comme si, à ce moment, la propriété était passée du débiteur au créancier-gagiste. C'est un point qui n'a pas été envisagé dans l'affaire de l'*Odessa*. Je puis dire, avec beaucoup de respect pour M. Dunlop et pour la finesse de son argumentation, que ce point n'a pas été envisagé parce que personne ne pensait qu'il fût utile de le soulever.

Je déclare que l'International Banking Corporation de New-York n'était que créancier-gagiste, dans la même situation que les créanciers-gagistes dans l'affaire de l'*Odessa* et que sa réclamation doit être rejetée. Ces trois lots de marchandises, étant propriété ennemie, doivent aussi être condamnés.

Il y a trois autres lots comprenant 11 caisses d'amiante, deux lots de boyaux et encore deux lots de boyaux, consignés à Hambourg, qui étaient nettement propriété ennemie et, en outre, il s'est écoulé plus de six mois sans qu'aucune réclamation ait été faite à leur sujet.

En conséquence, au sujet de toutes ces cargaisons dont on demande la condamnation et à l'exception des 33 balles de plumes qui forment l'objet d'une réclamation d'Arnhold Karberg et Cie je prononce la condamnation de ces marchandises ou des produits de leur vente si elles ont été vendues.

Des points importants ont été soulevés sur la réclamation d'Arnhold Karberg et Cie et je désire leur donner une plus ample considération que je ne puis le faire aujourd'hui ; je remets donc ma sentence sur elle à quelques jours.

Du 4 novembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matières de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor pour le Procureur général ; Gilbert Samuel et Cie ; Plaines, Blyth et Huxtable pour les réclamants.

---

(1) Voy. *suprà*, p. 107.

78

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 8 novembre 1915

MARCHANDISES, VENTE, TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ, RÉTENTION DU CONNAISSEMENT ET DE LA POLICE D'ASSURANCE ; MARCHANDISES ENNEMIES, TRANSFERT IN TRANSITU A UN NEUTRE ; DÉCLARATION DE LONDRES, CONTREBANDE DE GUERRE, PROPRIÉTÉ ENNEMIE, IGNORANCE DE LA DÉCLARATION DE CONTREBANDE, BONNE FOI ; AVARIE GROSSE, CONTRIBUTION.

Lorsque des marchandises ont été vendues par un vendeur anglais à un acheteur allemand dans des conditions telles que le transfert de propriété ait été opéré au moment du chargement, le fait que le vendeur, payé partiellement, a conservé entre ses mains, à titre de garantie, les connaissements et la police d'assurance ne fait pas obstacle audit transfert.

Doit être écartée la réclamation d'une société neutre reposant sur un accord prétendu qui n'a été qu'une tentative en vue de couvrir des marchandises ennemies par un transfert in transitu *à un neutre.*

L'article 43 de la Déclaration de Londres ne s'applique pas à la contrebande de guerre appartenant à l'ennemi, laquelle doit être condamnée sans indemnité, bien qu'au moment de la capture la déclaration de contrebande ait été ignorée par le navire neutre transporteur ;

Et l'indemnité due en vertu de l'article 43 de la Déclaration de Londres ne peut être accordée que si le propriétaire a agi de bonne foi lors de l'embarquement et lors de la présentation de sa réclamation.

Le capteur assume envers le navire neutre, transporteur de la cargaison capturée, la charge de la contribution de celle-ci à l'avarie grosse survenue antérieurement à la capture.

(Navire norvégien *Sorfareren* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

Cette affaire est de quelque importance à raison du caractère et de l'ampleur de la cargaison saisie et de la nature de quelques unes des questions juridiques qu'on y rencontre. Le *Sorfareren* est un voilier norvégien. Il fut affrété par une compagnie allemande, la Gesellschaft für Elektrometallurgie m. b. H. de Nuremberg. Il avait un chargement d'environ 3.850 tonnes de minerai de chrome. Il appareilla de Pagoumène, Nouvelle Calédonie, en juin 1914. Les connaissements étaient au nom de la Chrome Cº Lim. (St. Swithin's Lane, Londres) ou à son ordre, pour livraison à Rotterdam.

Le chrome est employé dans la fabrication du ferrochrome, qui est une matière essentielle pour la fabrication des blindages et des projectiles qui

doivent les percer. Depuis plusieurs années, des quantités de chrome étaient importées pour les usines Krupp d'Essen. Le port d'arrivée du minerai destiné aux usines Krupp était Rotterdam.

Cette cargaison fut chargée en exécution d'un contrat, en date du 13 décembre 1913, passé entre la Chrome C° Lim. qui vendait et la susdite compagnie allemande qui achetait. Le contrat était conclu pour une quantité qui variait suivant que les acheteurs affréteraient un voilier ou un vapeur pour le transport du minerai. Le prix était un prix fixe f. o. b. par tonnes Pagoumène, d'après certaines bases d'analyse, avec des variations proportionnelles et variant suivant que les acheteurs affréteraient un voilier ou un vapeur pour ce chargement.

Le minerai devait être débarqué dans un, deux ou trois ports, sous réserve que les vendeurs ne supporteraient pas de frais en plus de trois analyses. Les connaissements devaient être établis par les chargeurs à l'ordre des vendeurs. Le payement de 50 0/0 de la valeur du minerai d'après un certain type devait être effectué dès l'embarquement et celui du solde immédiatement après arrivée au port de débarquement. Les acheteurs devaient assurer les marchandises pour une valeur de 6 s. 6 d. par tonne au dessus du prix d'achat. Les acheteurs devaient payer la prime et remettre les polices d'assurance aux vendeurs à Pagoumène. Toutes avances nécessaires au navire devaient être faites par les vendeurs au port d'embarquement mais les acheteurs devaient les rembourser aux vendeurs en Nouvelle-Calédonie, sur avis câblé des sommes avancées.

Les acheteurs ont versé aux vendeurs, au milieu de juin 1914, la somme de 3.987 l. st. 12 s. 6 d , comprenant 2.987 l. st. 12 s. 6 d. représentant 50 0/0 de la valeur aux termes des contrats et 1000 livres sterling somme avancée au navire en Nouvelle-Calédonie.

Dans son voyage, le navire toucha à Pernambouc le ou vers le 6 septembre. C'est là que le capitaine du navire apprit que la guerre existait en Europe. En conséquence, il câbla aux agents des propriétaires du navire et reçut l'ordre de se rendre à Gothembourg au lieu de Rotterdam et de « faire route par le nord de l'Ecosse ».

D'après l'affidavit du secrétaire de la Chrome C° Lim., l'ordre de se rendre à Gothembourg, au lieu de Rotterdam, a été donné par les acheteurs, c'est-à-dire par la compagnie allemande.

Le 29 octobre 1914, par un Ordre en Conseil, le minerai de chrome était déclaré contrebande absolue.

Vers 8 heures du soir, le 2 novembre 1914, le navire fut accosté par des officiers de la marine de guerre britannique, par 60° 25' lat. N. et 4° 43' long. O.; navire et cargaison furent amenés dans un port anglais par un équipage de prise.

Il paraît que le navire avait été accosté le 15 septembre par le croiseur allemand *Karlsruhe* par 1° 0' 20" lat. S. et 34° 14' long. O, et que l'officier visiteur du croiseur allemand ordonna au capitaine de n'en pas faire mention sur son livre de bord.

Au moment de sa capture par le croiseur britannique, le navire avait

couvert environ 14.700 milles et il lui restait environ 530 milles à parcourir pour atteindre Gothemburg. L'assignation aux fins de prise fut délivrée en temps voulu, demandant la condamnation de la cargaison comme prise, à titre de propriété ennemie ou de contrebande de guerre. Au cours de la procédure, la cargaison fut vendue et a produit plus de 16.000 livres sterling.

Deux réclamations ont été présentées touchant la cargaison. L'une fut faite le 18 janvier 1915 par la Chrome Cᵒ Lim. L'autre le fut le 28 janvier 1915 par l'Aktiebolaget Ferrolegeringar de Stochkolm, compagnie suédoise qui sera appelée par la suite la compagnie suédoise.

Il n'a été présenté aucune réclamation par les acheteurs, la compagnie allemande ou pour leur compte.

Bien entendu, les réclamations se détruisent mutuellement.

D'une façon générale, le motif de la réclamation de la Chrome Cᵒ Lim. est que, au moment de la capture, elle était propriétaire pour le motif, d'après elle, qu'elle s'était réservé le droit de disposer des marchandises.

Elle allègue une autre raison, et j'avoue que je la trouve difficile à comprendre ; elle l'expose dans sa réclamation dans les termes suivants : « Les réclamants disent, en outre, qu'en raison de l'ouverture de la guerre, le 4 août 1914, entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, le contrat de vente des marchandises se trouva annulé et, en outre, qu'en raison de la Proclamation Royale interdisant le commerce avec l'ennemi, il devint et fut illicite et impossible pour les réclamants de livrer les marchandises aux acheteurs allemands ».

Les marchandises étaient, au moment de la capture, en route vers le port de débarquement pour livraison et aucune mesure ne fut prise par les vendeurs pour essayer d'empêcher ou d'interrompre le voyage. Je considère que la question réelle au sujet de leur réclamation est de savoir si, d'après le contrat, la propriété des marchandises avait passé d'eux aux acheteurs.

La base de la réclamation de la compagnie suédoise est, d'une façon générale, que les marchandises étaient sa propriété, ayant été achetées pour son compte par la compagnie allemande comme son mandataire. Un élément essentiel de cette réclamation est que la propriété avait, en tout cas, quitté les vendeurs.

Je m'occuperai d'abord de la réclamation de la compagnie anglaise. Elle n'a traité qu'avec la compagnie allemande et n'a rien su de la compagnie suédoise relativement à cette affaire. Je ne trouve même pas qu'elle ait connu l'existence de cette dernière compagnie avant la capture. Les termes du contrat entre la compagnie anglaise et la compagnie allemande et leurs transactions ont été suffisamment exposés pour permettre de trancher la question du transfert de la propriété. Je ne les répéterai donc pas.

Il me paraît clair que la propriété fut transférée au moment de l'embarquement et du payement partiel et qu'il n'y eut aucune réserve quelconque, faite par les vendeurs, du droit de disposer des marchandises. Toute leur conduite montre qu'ils n'avaient pas l'intention de se réserver un tel droit. En fait, si l'on donnait effet à leur réclamation cela aurait un résultat

étrange. Cela signifierait qu'en sus des 2.987 l. st. 12 s. 6 d. qui ont déjà été payés à eux par les acheteurs, comme paiement partiel des prix d'achat, une somme de plus de 16.000 livres sterling (produit de la vente des marchandises) leur serait également versée et qu'ils recevraient ainsi 19.000 livres sterling au lieu du solde restant impayé qu'ils évaluent à un chiffre de 3.000 à 4.000 livres sterling.

Si l'application stricte de la loi conduisait à ce résultat, la Cour ne pourrait et ne voudrait pas l'empêcher, mais, comme je l'ai dit, à mon avis, d'après la loi, la Chrome C° Lim. avait transféré sa propriété sur les marchandises aux acheteurs allemands et le résultat extraordinaire ci-dessus décrit ne se produit pas. Le fait pour elle de détenir les connaissements et la police d'assurance ne lui conserve pas la propriété dans ces circonstances. Son but, en obtenant et en conservant ces documents, a été simplement de s'assurer une plus grande protection pour le payement du solde.

Il est rassurant pour la Cour et cela peut être une consolation pour les réclamants en face d'une sentence qui leur est contraire, de constater que ce point de vue semble avoir été envisagé par eux-mêmes avant que la procédure de prise eût été engagée, ainsi qu'il paraît d'après la lettre suivante qui a été écrite pour eux, par leur secrétaire, aux Lords de l'Amirauté.

« Chrome C° Lim., 23 septembre 1914.

« Mylords,

« Voilier *Sorfareren*. En raison de la situation actuelle, les directeurs de cette compagnie considèrent de leur devoir de vous fournir les renseignements suivants relatifs à la cargaison de minerai de chrome chargée sur ledit navire, cette cargaison étant, sans aucun doute, destinée à un sujet ennemi et le minerai de chrome étant employé dans la fabrication des plaques de blindage. Le navire, qui est un voilier norvégien, a été mis à notre disposition à Pagoumène, Nouvelle-Calédonie, par la Gesellschaft für Elektrometallurgie m. b. H. de Nuremberg, en exécution d'un contrat que nous avons passé avec elle en décembre 1913, pour la fourniture de 3.000 à 6.000 tonnes de minerai de chrome f. o. b. Pagoumène.

« La quantité chargée est dite être de 3.855 tonnes et le navire a quitté Pagoumène le 9 juin 1914 pour Rotterdam. Suivant les conditions du contrat, le minerai était payable moitié (environ) à l'embarquement et le solde à l'arrivée au port de débarquement en Europe, la valeur exacte de la cargaison étant déterminée d'après la teneur en chrome du minerai déterminée par des analyses à l'arrivée, et d'après le poids réel au débarquement, déchet exclu.

« Le payement provisoire se montant à 2.987 l. st. 12 s. 6 d. a été dûment effectué à l'embarquement et, pour notre garantie, en attendant le versement du solde, les connaissements furent, selon les termes du contrat, établis à notre ordre et ils sont actuellement en notre possession ainsi que la police d'assurance. Etant intéressés dans cette cargaison, à concurrence du solde impayé que nous évaluons à environ 3.700 livres sterling, nous

nous sommes renseignés de temps à autre sur les mouvements du navire dans le but d'entrer en possession du minerai, et c'est récemment seulement que nous avons appris son arrivée à Pernambouc le 8 septembre ; là il reçut l'ordre de se rendre à Gothembourg, bien que les connaissements aient été établis pour Rotterdam. En vérité, la charte partie, en date du 5 mars 1914, spécifie Rotterdam, Hambourg ou Gothembourg, comme destination. A notre connaissance cependant, il n'y a pas d'autre cargaison à bord nécessitant son envoi à Gothembourg.

« Dans le cas où Vos Seigneuries prendraient des mesures pour saisir le navire et la cargaison comme prises, et où la cargaison serait condamnée comme contrebande de guerre, nous pourrions perdre ces 3.700 l. sterling. En conséquence, mes directeurs vous prient de bien vouloir prendre en considération nos intérêts tels qu'ils viennent d'être exposés et envisager avec bienveillance nos efforts en vue d'empêcher que ce minerai n'arrive aux mains de l'ennemi et nous serions heureux de savoir si Vos Seigneuries voient la possibilité de nous payer sur le produit de la vente ce qui pourrait nous être normalement dû et de nous donner un droit de préférence pour l'achat de la cargaison.

« Nous apprenons d'une source non officielle et incidemment que le capitaine du navire a dû se rendre à Gothembourg, par la route du Nord de l'Ecosse. J'ajouterai maintenant que le navire a quitté Pagoumène le 9 juin 1914, de sorte qu'il a mis environ trois mois pour arriver de là à Pernambouc, où il s'est rendu directement, autant que je sache. Si des renseignements complémentaires étaient désirés, je serais heureux de me rendre à l'Amirauté sur convocation. J'ai l'honneur d'être de Vos Seigneuries l'obéissant serviteur.

(Signé) : H. W. C. Dermer. Secrétaire.

Les Lords Commissaires de l'Amirauté de Sa Majesté. Whitehall. S. W. ».

La réclamation de la Chrome C° doit être rejetée.

L'autre réclamant pour la cargaison est la compagnie suédoise. Une demande de comparution a été faite pour son compte le 21 décembre 1914. Autant que la Cour en est informée, on n'a entendu parler de la compagnie suédoise relativement à la transaction ou à la compagnie allemande que quelques jours avant cette date.

Les avocats de la Compagnie suédoise écrivirent une lettre, le 19 décembre, aux avocats de la Chrome C° Lim., dans laquelle ils disaient : « Vos clients étaient les vendeurs du minerai de chrome dont nos clients sont les acheteurs secondaires ».

Suivant leur réclamation formelle qui a été déposée le 28 janvier 1914, le motif de leur réclamation était que la Compagnie allemande a agi, dans l'achat, comme agent de la Compagnie suédoise. On a prétendu, dans la réclamation, « que, par un acte écrit en date du 29 septembre 1914, la Compagnie allemande a établi d'une façon formelle et solennelle que ladite cargaison de minerai de chrome avait été achetée par elle à la requête et comme agent des réclamants (la Compagnie suédoise) conformément à un accord intervenu entre elles dès le mois d'octobre 1913 ou vers cette époque ».

Copie de ce document a été produite. Il prétend être un contrat ou accord. Il contient diverses clauses (auxquelles il n'est pas nécessaire de se référer en détail) qui sont tout à fait incompatibles avec l'accord du 13 décembre 1913 relatif à l'achat fait aux vendeurs par la Compagnie allemande.

Je doute que ce contrat ou accord ait été conclu à la date ou aux dates données. L'accord, quel qu'il soit, est suspect ; il ressemble beaucoup à un plan élaboré pour essayer de prouver que les marchandises appartenaient à des neutres et non à des sujets ennemis. Il veut faire produire effet à un accord entre les deux compagnies antérieur d'un an, alors que, d'après le rapport fourni par le directeur de la Compagnie suédoise, les deux Compagnies « avaient des rapports très intimes », en conséquence de quoi aucun accord n'a été conclu avec la Compagnie allemande relativement au prix et aux conditions, « laissant à la Compagnie allemande le soin d'agir au mieux, et par la suite, l'achat ayant eu lieu, de régler notre mutuelle transaction » (*sic*).

Un document extraordinaire, prétendu daté du 31 octobre 1914, a été rapporté comme ayant été passé entre la Compagnie allemande et la Compagnie suédoise. Je me garderai d'essayer de fixer son contenu et son effet et en conséquence je le donnerai tel qu'il résulte de la traduction : « Nuremberg, 31 octobre 1914. Transfert. Aktiebolaget Ferrolegeringar. Stockholm. Suivant récépissé remis par la maison Chaslas et fils, Finsbury Pavement House, Finsbury Pavement, London E. C., en date du 19 juin 1914, nous présentons contre cette maison une réclamation de 3.987 l. st. 12 s. 6 d. Nous vous transférons cette réclamation sans conditions et avec tous les droits. Nous avons, en conséquence, débité votre compte de son montant. Vos dévoués, Gesellschaft für Elektrometallurgie mit beschrankter Haftung, Max Loewi, Dr Forchheimer ».

Comme on l'a déjà dit, cette somme représentait un payement partiel du prix d'achat aux vendeurs et le reversement d'une avance faite au navire par les vendeurs. On comprend difficilement comment cela pourrait être considéré comme une réclamation contre les vendeurs ou leurs agents, Chalas et fils, qui pouvait être transférée à la Compagnie suédoise.

On n'a produit ni correspondance ni comptes entre la Compagnie allemande et la Compagnie suédoise relativement à cette affaire ou à d'autres semblables. Aucune explication satisfaisante n'a été donnée indiquant pour quelle raison la Compagnie suédoise désirait que ses marchandises fussent expédiées à Rotterdam ou pour quelle raison la destination a été ultérieurement et au cours du voyage changée pour Gothembourg. En formant mon jugement d'après les faits, je ne puis arriver à une autre conclusion que celle-ci, à savoir que le prétendu mandat est une invention et que l'accord prétendu n'a été élaboré qu'en vue d'essayer de couvrir des marchandises ennemies par un transfert *in transitu* à des neutres.

En conséquence, je rejette la réclamation de la Compagnie suédoise. Je trouve qu'au moment de la capture, les marchandises étaient propriété ennemie, appartenant à la Compagnie allemande et destinées à l'Allemagne.

Il reste à considérer comment la Cour doit les traiter. L'article 43 de la

Déclaration de Londres a été invoqué. En tant qu'article de la Déclaration, il est sans force, mais on se souviendra qu'il n'a pas été excepté lorsque l'Ordre en Conseil a adopté et appliqué avec modifications et changements quelques-uns des termes de la Déclaration. L'article dispose comme suit :

« Si le navire est rencontré en mer naviguant dans l'ignorance des hostilités ou de la déclaration de contrebande applicable à son chargement, les articles de contrebande ne peuvent être confisqués que moyennant indemnité ; le navire et le surplus de la cargaison sont exempts de la confiscation et des frais prévus par l'article 41. Il en est de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, n'a pu encore décharger les articles de contrebande.

Le navire est réputé connaître l'état de guerre ou la déclaration de contrebande, lorsqu'il a quitté un port neutre après que la notification de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande a été faite en temps utile à la Puissance dont relève ce port. L'état de guerre est, en outre, réputé connu par le navire lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités ».

On remarquera que le navire est personnifié et que la connaissance prise en considération est celle du navire. Le *Sorfareren*, lorsqu'il a été rencontré en mer, connaissait l'existence des hostilités, mais il ignorait ou en tout cas il n'existe pas de preuve qu'il connaissait la déclaration de contrebande de guerre affectant sa cargaison. La déclaration de contrebande de guerre fut faite le 29 octobre. Quel est le sens de la clause portant que la contrebande dans un tel cas ne peut être condamnée que moyennant payement d'une indemnité ? A qui appartient le droit de réclamer une indemnité ou de s'opposer à la condamnation sans indemnité ? Bien entendu la contrebande peut non seulement être transportée sur navires neutres, mais elle peut également être la propriété de neutres.

La Déclaration de Paris a exclu la contrebande de guerre de la protection que l'on est convenu d'accorder aux marchandises ennemies sur navires neutres et aux marchandises neutres sur navires ennemis, même quand les marchandises de contrebande sont propriété neutre.

Le but de ces articles de la Déclaration de Paris fut de sauvegarder, par faveur pour les neutres, leur navigation et leur propriété.

A mon avis, l'article 43 de la Déclaration de Londres ne visait pas à exempter de condamnation la contrebande appartenant à l'ennemi. Si l'article était strictement interprété, on pourrait soutenir, avec quelque raison, que la seule protection envisagée était en faveur des neutres contre les conséquences pour eux de la condamnation de la cargaison ou de certaines parties de celle-ci. Il est muet quant aux effets de la connaissance ou de l'ignorance du caractère de contrebande des marchandises de la part des propriétaires de celles-ci.

Je n'émets aucune opinion définitive sur ce point. Mais je crois, tout au moins, que cet article visait seulement à donner et donne seulement protection aux neutres dont les marchandises étaient transportées en mer alors que leurs propriétaires ignoraient la déclaration de contrebande, en

leur accordant une indemnité pour la condamnation de leurs marchandises qui étaient, en fait, bien qu'à leur insu, contrebande de guerre au moment de la capture. Ceci est une extension compréhensible en faveur des neutres des dispositions édictées en leur faveur par la Déclaration de Paris.

Ayant donné à cette question ma plus grande attention, je décide que la contrebande appartenant à l'ennemi reste sujette à condamnation sans indemnité. On se rappellera que le rapport du Comité de rédaction de la Conférence navale, qui comptait des représentants de l'Allemagne, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Autriche-Hongrie, de l'Espagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie, du Japon, des Pays-Bas et de la Russie, connu généralement sous le titre de Rapport de M. Renault, est déclaré, par l'Ordre en Conseil ci-dessus visé, être un rapport ayant autorité et auquel il est prescrit à cette Cour de se reférer. Le rapport dit, au sujet de l'article 43 : « La disposition a pour but de ménager les neutres qui, en fait, transporteraient de la contrebande, mais auxquels on ne pourrait rien reprocher ».

Cela me confirme dans l'opinion que j'ai exprimée, que j'aurais eue certes et que j'ai encore sans me reférer à ce rapport.

Si cette opinion ne devait pas recevoir l'approbation du tribunal d'appel, il y a d'autres motifs, que j'exposerai brièvement, pour lesquels, en toute éventualité, dans le cas actuel, la contrebande doit être condamnée sans indemnité.

Le premier est que l'indemnité ne pourrait être seulement accordée qu'aux propriétaires des marchandises, et ces propriétaires, d'après ma décision, ne sont pas devant la Cour pour la demander. Aucune réclamation n'ayant été faite par les véritables propriétaires dans les six mois de la capture, les marchandises sont sujettes à condamnation conformément au Règlement des Prises.

L'autre motif est que, même si les propriétaires se trouvaient devant la Cour, leur conduite les empêcherait d'obtenir de la Cour une sentence d'indemnité. Je suis prêt à décider qu'une indemnité ne pourrait être accordée qu'à des propriétaires qui ont agi non seulement dans l'ignorance, mais innocemment et honnêtement, en ce qui concerne tant l'embarquement que la présentation de leur réclamation et de leur cause devant la Cour.

Il y a eu, dans le cas actuel, d'après ce que je constate, une tentative malhonnête, à laquelle la Compagnie allemande a acquiescé et pris part, de persuader à la Cour que la Compagnie allemande n'avait agi dans l'opération d'achat que comme agent d'une Compagnie neutre. Ce n'est pas un cas d'erreur honnête de sa part. Il n'y a pas place pour une erreur dans une transaction commerciale aussi simple et sur une question de fait aussi évidente. En décidant ainsi, je reconnais que j'agis d'accord avec le principe traditionnel de la Cour qui a constamment et effectivement résisté aux tentatives de lui en imposer. Je n'établirai pas le principe en discutant les autorités. Il suffit, pour l'illustrer, de se reporter aux cas comme ceux de l'*Odin* [1799] (1 C. Rob. 248 ; 1 Eng. P. C. 127), de l'*Eenrom* [1799]

(2 C. Rob. 1 ; 1 Eng. P. C. 168), du *Rosalie* and *Betty* [1800] (2 C. Rob. 343; 1 Eng. P. C. 246) et du *Richmond* [1804] (5 C, Rob. 325).

Pour les motifs énoncés, je prononce la condamnation de la cargaison comme de bonne prise.

Les propriétaires du navire ont fait une réclamation pour fret, pour rémunération de l'utilisation du navire ou pour perte par retard et pour contribution de la marchandise à une prétendue avarie grosse.

Quant au premier chef de réclamation, j'ordonne d'en référer aux *Registrar and Merchants* pour déterminer ce qui devra être payé pour fret, conformément à la règle établie dans l'affaire du *Juno* (1).

Sur le second chef, comme je l'ai dit au cours des débats, il n'existe pas de circonstances dans le cas actuel, d'après les principes appliqués par la Cour, pour justifier une partie quelconque de la réclamation. Jusqu'à une date récente, ainsi qu'il résulte des témoignages, les agents des propriétaires du navire ont refusé d'autoriser le débarquement de la cargaison. Il n'a pas été suggéré qu'il y ait eu faute ou retard inutile imputables aux autorités.

Sur le troisième chef, la réclamation soulève une question de principe sur laquelle la Cour n'a pas encore été appelée à se prononcer. Il s'agit de dire si les capteurs d'une cargaison la saisissent avec la charge d'une contribution proportionnelle aux avaries grosses survenues avant la capture.

Le conseil des propriétaires du navire a déclaré qu'il y avait eu avarie grosse résultant de la relâche du navire à Pernambouc. Je n'ai pas sous les yeux des faits suffisants pour justifier mon opinion expresse définitive sur ce point, mais j'ai de très sérieux doutes à ce sujet. En examinant l'aspect juridique de cette réclamation dans cette procédure de prise, je ne désire pas encourager les propriétaires de navire à plaider ce point. Si on leur conseille de le faire, ce sera à leurs risques quant aux frais, lesquels seront déduits de toute somme allouée pour fret. Mais, en admettant l'existence d'une avarie grosse, comme la situation des propriétaires dans une question de cette nature soulève un problème d'importance générale relatif aux captures de cargaisons comme prise, je baserai mon opinion sur les principes de droit qui y sont engagés.

J'ai traité dans d'autres affaires, par exemple dans l'affaire du *Marie Glaeser* (2) et dans celle de l'*Odessa* (3), de la question générale du gage sur navires ou cargaisons capturés et j'ai cité sur cette question nos autorités et celles des autres pays. Je me dispense d'y revenir. La distinction principale est entre les gages reconnus par le droit commercial universel indépendamment de tout contrat et ceux qui résultent d'accords privés ou de relations contractuelles entre les parties. Voir les affaires du

(1) Voy. *suprà* p. 88.
(2) Voy. *suprà* p. 8
(3) Voy. *suprà* p. 107.

Tobago [1804] (5 C. Rob. 218; 1 Eng. P. C. 456), du *Frances* [1814] (8 Cranch, 418), du *Carlos F. Roses* [1899] (177 U. S. Rep. 655).

La nature d'une réclamation pour avarie grosse a été clairement exposée par le Conseil privé dans l'affaire *Clearly* c. *Mc. Andrew*, cargaison du *Galam* [1863] (2 Moo. P. C. (N. S.) p. 235), comme suit : « Reste la réclamation pour avarie grosse. Quant au principe, cette réclamation semble être basée sur le même motif que celle pour fret. C'est une perte survenue dans l'intérêt général du navire et de la cargaison à laquelle ceux qui en ont bénéficié doivent légalement contribuer pour leur part. Et pour cette réclamation, le capitaine qui a engagé les dépenses possède un gage sur les marchandises. C'est un gage possessoire en droit commun, en vertu duquel il est fondé à retenir les marchandises jusqu'à satisfaction ».

Et le Conseil privé a décidé que les réclamations pour fret et avarie grosse se tenaient sur le même pied et avaient le premier rang sur les fonds entre les mains de la Cour.

Il existe aussi un exposé de Lord Stowell dans une affaire de prise, à l'égard du *Hoffnung* [1807] (6 C. Rob. 383; 1 Eng. P. C. 583), démontrant que les cas de réclamation d'avarie de la part du navire contre la cargaison n'étaient pas rares de son temps.

En principe, il me semble juste que, lorsqu'une réclamation d'avarie grosse du navire contre la cargaison existe avant capture de la cargaison, les capteurs opèrent la capture *cum onere* de la contribution de la cargaison à l'avarie grosse. En admettant que les propriétaires puissent établir un cas d'avarie grosse, j'ordonne d'en reférer aux *Registrar and Merchants* pour fixer la part à supporter par la cargaison capturée et j'ordonne, s'il y a lieu, le payement de la somme ainsi fixée, sur le produit de la prise.

Du 8 novembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor; Ingle, Holmes, Sons et Pott; Nicholson, Graham et Jones; Botterell et Roche.

79

Comité judiciaire du Conseil Privé, 10 novembre 1915

Marchandise ennemie chargée sur navire anglais avant l'ouverture des hostilités, Saisie, Confiscation ; Pétrole dans les citernes d'un port, Saisie comme prise, Cour des Prises, Compétence ; Pétrole ennemi dans les citernes d'un port anglais, Confiscation.

La marchandise ennemie chargée sur navire anglais avant l'ouverture des hostilités est sujette à saisie et à confiscation.

La Cour des Prises est compétente pour statuer sur la validité de la saisie

comme prise de pétrole composant la cargaison d'un navire anglais et qui a été déversé dans les citernes d'un port anglais.

Du pétrole, propriété ennemie, se trouvant sur navire anglais à l'ouverture de la guerre, ne cesse pas d'être sujet à saisie et à confiscation à raison du fait que les armateurs l'ont déversé dans les citernes d'un port anglais.

(Navire anglais *Roumanian* [cargaison])

Appel à été porté devant le Conseil privé contre la sentence rendue le 7 décembre 1914 par sir Samuel Evans (1).

Lord Parker :

Cet appel est relatif à la cargaison du vapeur *Roumanian*. Les faits essentiels sont très simples et ne sont pas contestés.

Le *Roumanian* est un navire anglais qui, le 4 août 1914, jour où éclata la guerre entre ce pays et l'Allemagne, accomplissait un voyage de Port Arthur (Texas) à Hambourg, avec un chargement d'environ 6264 tonnes de pétrole, appartenant à l'Europäische Petroleum Union, société allemande. Le même jour, l'Amirauté, par l'entremise du secrétaire du Lloyd, conseilla aux propriétaires de dérouter le navire sur un port du Royaume-Uni et, en conséquence, les propriétaires prescrivirent au capitaine de se rendre à Dartmouth pour ordres. Le navire arriva à Dartmouth le 14 août 1914.

Le 15 août, le Board of Trade publia un avis énonçant des recommandations quant au traitement à accorder aux cargaisons appartenant à un ennemi et se trouvant sur des navires déroutés de leur point initial de destination. Il apparaît à Leurs Seigneuries que ces recommandations ont été conçues de façon à ne pas préjuger de la possibilité, si elle existait, pour lesdites cargaisons d'être saisies comme prise. Il était recommandé que la cargaison fût débarquée soit dans en dock, quai légal ou appontement, soit dans le port d'arrivée du navire, soit dans tout autre port sûr, et qu'elle fût mise en entrepôt sous réserve des frais dus aux propriétaires du navire ou autre charges, jusqu'à la vente de la cargaison ou jusqu'à ce que des accords soient intervenus pour qu'il en soit disposé. Dans le cas de vente, le produit de celle-ci devait être conservé pour répartition ultérieure aux ayants droit à la cargaison, sous réserve des frais dûs aux propriétaires du navire ou autres charges qui pourraient avoir légalement priorité sur les réclamations des personnes ayant droit à la cargaison ou au produit de sa vente. Il est manifeste que, si la cargaison était sujette à saisie comme prise, la saisie suivie de condamnation en Cour de Prises donnerait à la Couronne droit à la cargaison elle-même ou au produit de sa vente, sous réserve des frais dus aux propriétaires du navire ou autres charges qui pourraient avoir légalement priorité sur la Couronne.

Le 20 août, le *Roumanian* fit route sur Londres, arrivant à Purfleet le 21 août à midi. Des dispositions avaient été prises avant son arrivée pour loger le pétrole dans les citernes de la British Petroleum C° Lim, à

(1) Voir *suprà* p. 69.

Purfleet et une autorisation de la douane avait été obtenue à cet effet. Après avoir été ainsi débarqué, le pétrole devait être sous le contrôle de la douane en ce sens qu'il ne pourrait plus en être retiré sans son consentement.

En conséquence, les opérations de déchargement commencèrent à midi 1/4 le 21 août, le pétrole étant déversé par des pompes dans des réservoirs qui se trouvaient éloignés de 100 à 150 yards du wharf auquel le navire avait accosté. Entre temps, la douane fit prélever des échantillons afin de s'assurer de la densité de l'huile et de déterminer si, en conséquence, elle était passible ou non des droits.

Le 22 août, vers 7 heures du soir, une lettre du bureau de douane de Gravesend fut remise à bord du *Roumanian*, à l'adresse du capitaine, l'informant que la cargaison, environ 6264 tonnes, était placée sous séquestre. Le capitaine ne reçut cette lettre que le soir à 11 heures. Bref, environ 1140 tonnes d'huile n'étaient pas déchargées à 7 heures du soir et 570 tonnes à 11 heures du soir, le 22 août. Malgré la lettre précitée, les opérations de déchargement continuèrent. Elles ont été terminées bien longtemps avant l'assignation qui a ouvert cette procédure et qui n'a pas été délivrée avant le 19 septembre ; cette assignation a été signifiée en l'apposant sur les citernes dans lesquelles le pétrole était alors entreposé.

On remarquera que la lettre informant de la détention de la cargaison ne se reférait pas à sa détention comme prise et, en conséquence, il a été plaidé pour les demandeurs qu'il n'y eut pas saisie effective comme prise jusqu'au moment où l'assignation ouvrant la présente procédure a été apposée sur les citernes contenant le pétrole. Il est clair, cependant, que la douane est l'autorité compétente pour détenir, en vue de sa condamnation comme prise, toute propriété ennemie trouvée dans un port anglais. Il est clair également que la lettre en question avait pour but d'opérer et qu'elle a été interprétée par tous ceux qu'elle concernait comme ayant pour but d'opérer une semblable saisie. Aucune autre intention possible n'a été suggérée. Dans ces conditions, Leurs Seigneuries sont d'avis que la cargaison a été effectivement saisie comme prise à la remise de la lettre. Ce fait, toutefois, est de peu d'importance dans l'opinion qui est celle de Leurs Seigneuries quant aux points de droit à considérer présentement, car s'il n'y eut pas saisie par la remise de la lettre, il y eut assurément saisie valable quand l'assignation fut signifiée.

Dans ces circonstances, trois points ont été soulevés pour les appelants par leur conseil.

Ils ont soutenu, tout d'abord, que le pétrole n'étant pas flottant à la date de la saisie, la Cour des Prises n'était pas compétente ; deuxièmement, que même si la Cour des Prises était compétente, le pétrole n'aurait pas dû être condamné attendu qu'à la date de la saisie il était entreposé dans les citernes de la British Petroleum C° Lim. et non plus à bord du *Roumanian* ; et, troisièmement, que des marchandises ennemies sur navire anglais, au commencement des hostilités, ou bien n'avaient jamais été ou en tout cas avaient cessé depuis longtemps d'être passibles de saisie.

Si ce dernier point est exact, il est évidemment inutile de décider sur les deux premiers. Leurs Seigneuries pensent donc qu'il est préférable de l'examiner immédiatement.

La thèse que des marchandises ennemies sur navire anglais au commencement des hostilités ne peuvent être l'objet d'une prise maritime n'a pas été soutenue devant le Président, dans le cas actuel. Il s'est d'ailleurs déjà prononcé sur ce point dans l'affaire du *Miramichi* (1). Leurs Seigneuries ont examiné attentivement le jugement rendu par le Président dans cette dernière affaire et sont complètement d'accord avec lui. Le conseil des appelants a basé sa thèse sur trois arguments. En premier lieu, il invoque la pénurie de cas rapportés dans lesquels des marchandises ennemies sur navire anglais au commencement des hostilités ont été condamnées comme prise, en rappelant que, dans le cas du *Juno* (2), on n'a pu trouver aucune autorité donnant au capitaine d'un navire anglais à bord duquel des marchandises ennemies ont été saisies, le droit de recevoir une compensation en remplacement du fret, alors que, si ces marchandises étaient réellement sujettes à prise, la question devrait surgir constamment. Deuxièmement, ils s'appuient fortement sur certaines déclarations générales contenues dans des ouvrages de Droit international concernant la détermination des marchandises qui peuvent être actuellement saisies comme prise. Troisièmement, ils font appel à la partie de la Déclaration de Paris qui accorde protection aux marchandises ennemies autres que la contrebande sur navires neutres et le principe qui est à la base ou qui est supposé être à la base de ladite Déclaration.

En ce qui concerne le manque de décisions rapportées, il est à remarquer que, plus une proposition de droit est évidente, plus il est difficile parfois de trouver une décision qui se rapporte exactement à ce point. Les conseils n'ont pas coutume de produire des arguments qu'ils pensent insoutenables et, en général, les cas dans lesquels aucun point de droit n'a été soulevé et décidé ne prennent point place dans les recueils juridiques Si, d'une part, il est difficile de trouver un cas dans lequel des marchandises ennemies sur navire anglais au commencement des hostilités ont été condamnées comme prise, il est, d'autre part, absolument certain qu'on ne peut trouver aucun cas dans lequel de semblables marchandises auraient joui de l'immunité de saisie. En outre, alors que, par courtoisie internationale, les Cours des Prises britaniques ont généralement étendu aux neutres les privilèges dont jouissent les sujets britanniques, nous devrions, si cette prétention était fondée, nous attendre à trouver que des marchandises ennemies sur navire neutre au commencement des hostilités sont également exemptes de saisie. Leurs Seigneuries n'ont pu trouver aucune autorité qui appuie cette proposition. Il semble, en effet, qu'il n'existe aucun cas dans lequel, à ce point de vue, une distinction ait été faite entre des marchandises à bord

---

(1) Voy. *suprà* p. 59.
(2) Voy. *suprà* p. 88.

d'un navire neutre au commencement des hostilités et des marchandises chargées sur un navire neutre pendant le cours de la guerre.

En conséquence, Leurs Seigneuries ne sont pas impressionnées par l'argument basé sur le manque de décisions. De plus, les décisions telles qu'elles existent, n'appuient certainement pas, mais combattent la thèse des appelants. Il résulte clairement des cas cités dans l'affaire du *Miramichi* (1) que des marchandises ennemies chargées sur navires anglais pendant les hostilités sont sujettes à prise ; voy. en particulier le *Conqueror* (2 C. Rob. 303). Dans ces affaires, la seule question décidée a été celle du caractère ennemi des marchandises et on ne s'est pas préoccupé de l'époque à laquelle elles avaient été embarquées ni de savoir si une personne intéressée s'était ou non rendue coupable du délit de *common law* de commerce avec l'ennemi. Il y a de plus le cas du *Venus* rapporté dans Rothery, *Prize Droits*, p. 129.

Leurs Seigneuries ont estimé désirable d'examiner les documents conservés aux archives et relatifs à cette affaire. Les faits sont les suivants : le *Venus* était un navire anglais qui, à l'ouverture des hostilités, se rendait à Hambourg. Sa cargaison avait été embarquée à Gênes, Ancône et Menton. Le capitaine, ayant appris l'ouverture de la guerre et désireux d'éviter la capture de son navire par l'ennemi, entra à Plymouth. Le receveur des droits de l'Amirauté à Plymouth, suspectant, d'après des renseignements fournis par le capitaine, que partie de la cargaison appartenait à des sujets ennemis, saisit le navire et la cargaison. Le propriétaire du navire réclama la relaxe de celui-ci pour ce motif que ce navire était anglais, et il réclama aussi pour fret, débours et retard. La relaxe du navire fut ordonnée. La réclamation pour fret et débours fut admise avec renvoi au Procureur pour en fixer le montant exact qui fut déclaré charge de la cargaison. La réclamation pour retard fut rejetée. La somme à allouer pour fret et débours a été en temps voulu fixée par le Procureur et a été apparemment payée sur le produit de la vente de la cargaison qui avait été mise en adjudication et vendue conformément à l'ordonnance de la Cour. Des portions de la cargaison ou le produit de leur vente ont été réclamés ultérieurement par des neutres et relaxés à leur profit. Le reste de la cargaison fut condamné comme propriété de sujets ennemis.

Le cas du *Venus* semble donc faire autorité contre la thèse des appelants. Ils disent, en vérité, que le point semble ne pas avoir été soulevé, mais il est bien plus probable que le point n'a pas été soulevé parce que l'on a pensé qu'il n'était pas soutenable que la Cour pût méconnaître ce qui, suivant la thèse même de l'appelant, constituait un principe reconnu du droit des Prises. En outre, le *Venus* est certainement une autorité sur laquelle s'appuye la décision du Président dans l'affaire du *Juno* (2). Il est assez curieux de voir que le capitaine du *Venus*, bien que sujet anglais, soit désigné par le Procureur, dans son rapport, comme le « capitaine neutre », fait compatible seulement avec la coutume de la Cour d'accorder le fret

(1) Voy. *suprà* p. 59.
(2) Voy. *suprà* p. 88.

de la même façon, que les marchandises ennemies aient été saisies sur navire neutre ou sur navire anglais.

En ce qui concerne les déclarations générales contenues dans les ouvrages de Droit international, on doit observer qu'aucune de celles citées à l'appui de la thèse des appelants ne semble avoir été basée sur une discussion du point en question. Au contraire, elles sont pour la plupart basées sur une discussion de l'effet de la Déclaration de Paris. Leurs Seigneuries pensent qu'il ne serait d'aucune utilité pratique d'examiner ces déclarations en détail. Elles ne prendront qu'un seul exemple, celui tiré de Westlake, *International Law*, t. II, p. 145. L'auteur a discuté les effets de la Déclaration de Paris, et se résume ainsi : « Nous pouvons, en conséquence, conclure que les navires ennemis et les marchandises ennemies à leur bord sont maintenant, d'après le Droit international, la seule propriété ennemie qui, comme telle, soit sujette à capture en mer ».

Selon l'opinion de Leurs Seigneuries, le sens de ces déclarations doit être déterminé par le contexte. Elles ne peuvent être considérées, en dehors du contexte, comme ayant la prétention d'être une définition complète de ce qui est ou non actuellement l'objet d'une prise maritime. On pourrait tout aussi bien soutenir que, comme l'auteur se sert, dans le cas actuel, de l'expression « sujette à capture en mer », il doit avoir pensé que les marchandises ennemies sur navires neutres se trouvant dans des ports ou rades anglais étaient, malgré la Déclaration de Paris, toujours sujettes à capture.

De telles déclarations sont en tout cas plus que contrebalancées par d'autres ayant une autorité réputée. Ainsi, en plus des passages cités dans la sentence du *Miramichi* (1) et pris dans Wheaton, *International Law*, édition Dana, on trouvera que Halleck, *International Law* t. II, p. 98 dit que tout ce qui porte le caractère ennemi (sauf quelques exceptions sans importance pour le cas actuel) et qui est rencontré sur l'Océan ou flottant au port, est sujet à capture comme de bonne prise par le belligérant adverse. C'est le caractère ennemi des marchandises et non la nationalité du navire sur lequel elles sont embarquées ou la date de l'embarquement, qui est le critérium de la prise légitime. Ceci est en complet accord avec la déclaration de Lord Stowell dans le cas du *Rebeckah* (1. C. Rob. 227) relative à l'interprétation coutumière de l'Ordre de 1665 définissant les droits d'Amirauté.

Passant au troisième argument des appelants, qui est basé sur la Déclaration de Paris ou sur le principe supposé impliqué par cette Déclaration, il peut être énoncé plus complètement comme suit : Des marchandises ennemies en territoire neutre n'ont jamais été objet légitime de prise maritime. De telles marchandises ne pourraient être saisies sans atteinte aux droits des neutres. Les droits des neutres sont également atteints si des marchandises ennemies sont saisies sur navires neutres, mais le droit

(1) Voy. *suprà* p. 59.

des prises ayant été, pour la plus grande part, formulé et établi par des nations capables et à même d'exercer la pression de la puissance navale, les droits des neutres ont été ignorés à tel point que la capture de marchandises ennemies sur des navires neutres en haute mer, ou dans les ports ou rades du royaume a été considérée comme capture régulière. La Déclaration de Paris est en complète concordance avec le principe : elle reconnaît qu'aucune distinction ne peut être établie entre le territoire neutre et les navires neutres. Pour employer l'expression de Westlake (*International Law* t. II, p. 145), elle assimile les navires neutres au territoire neutre, reconnaissant que sur les deux l'autorité de l'Etat neutre doit (sauf dans le cas de contrebande) rester exclusive. Jusqu'ici, l'argument se poursuit logiquement, mais sa déduction suivante donne lieu, dans l'opinion de Leurs Seigneuries, à une grave critique. Si, disent les appelants, les navires neutres sont assimilés, comme en principe ils devraient l'être, au territoire neutre, des navires britanniques devraient être, de la même façon, assimilés au territoire britannique. Quel qu'ait pu être le cas dans les temps passés, nul ne voudra soutenir maintenant que la propriété privée de sujets ennemis trouvée dans les limites du royaume au commencement de la guerre puisse être saisie et confisquée par la Couronne. Il devrait par conséquent en être de même des marchandises ennemies trouvées sur navires anglais au commencement de la guerre. Cette partie de l'argumentation est, de l'avis de Leurs Seigneuries, tout à fait fallacieuse. La Déclaration de Paris, en effet, a modifié les règles de nos Cours des Prises au profit des neutres. Elle a été basée sur la courtoisie internationale et elle n'entendait pas modifier le droit applicable aux navires britanniques ou aux sujets britanniques dans des cas ne concernant pas les neutres. Son effet peut être résumé en disant qu'elle assimile les navires neutres au territoire neutre, mais il est impossible de baser sur cette assimilation aucun argument tendant à l'immunité des marchandises ennemies sur des navires britanniques.

Les cas ne sont pas *in pari materia*. Si la Couronne a cessé d'exercer ses anciens droits de saisie et de confiscation des marchandises de sujets ennemis à terre, c'est parce que l'avantage à en tirer était faible en comparaison du préjudice causé de ce fait aux particuliers ou bien ce fut en vue d'assurer un traitement semblable aux marchandises britanniques en territoire ennemi. Mais un des plus grands avantages de la maîtrise de la mer consiste dans la possibilité de paralyser le commerce extérieur de l'ennemi et, pour ce motif, le droit de la Couronne de saisir et confisquer les marchandises ennemies en haute mer, dans les eaux territoriales ou dans les ports ou rades du royaume, n'est jamais tombé en désuétude. Afin d'atteindre cet avantage de la maîtrise des mers dans sa plénitude, nos Cours ont toujours affirmé le droit de saisir ces marchandises même sur navires neutres et les neutres ont toujours admis ou accepté l'exercice de ce droit, soit parce qu'il paraissait être un exercice légitime de la maîtrise de la mer en temps de guerre, soit parce que, dans quelque occasion future, il pourraient eux-mêmes être belligérants et désirer exercer un semblable

droit à leur profit. Ceux qui furent responsables de la Déclaration de Paris n'eurent pas à peser l'avantage à obtenir par la saisie de marchandises ennemies sur navire neutre à l'encontre du préjudice infligé par là aux propriétaires privés, mais à l'encontre de la courtoisie internationale. Le fait que nous avons sacrifié sur l'autel de la courtoisie internationale une partie considérable des avantages résultant de la maîtrise de la mer n'est pas une raison légitime de faire un autre sacrifice lorsqu'aucune question de courtoisie internationale ne peut être soulevée.

Leurs Seigneuries estiment donc, pour cette partie de l'affaire, que des marehandises ennemies sur navires anglais, soit à bord au commencement des hostilités, soit embarquées pendant les hostilités, ont toujours été et sont encore sujettes à saisie comme prise, soit en haute mer, soit dans les ports ou rades du royaume. Il en résulte que le pétrole saisi à bord du *Roumanian* a été à bon droit condamné comme prise.

Il faut examiner maintenant la juridiction de la Cour des Prises en ce qui concerne le pétrole en question, alors qu'au moment de sa saisie celui-ci était entreposé dans les citernes de la British Petroleum C° et non plus à bord du *Roumanian*. Les appelants ont soutenu que c'est la situation locale des marchandises saisies comme prise qui détermine la juridiction de la Cour des Prises. Si ces marchandises sont à terre au moment de la saisie et non pas flottantes, ce n'est pas, soutiennent-ils, la Cour des Prises mais bien une Cour de *common law* qui a compétence pour déterminer les droits des parties intéressées. De l'avis de Leurs Seigneuries, cette prétention, elle aussi, tombe. La fonction essentielle d'une Cour des Prises est de trancher la question : « prise ou pas prise », en d'autres termes la question de savoir si les marchandises saisies comme prise ont été légalement saisies de façon à faire naître un titre pour la Couronne. Pour décider cette question, la situation locale des marchandises au moment de la saisie peut avoir de l'importance ; mais c'est la saisie comme prise et non pas la situation locale des marchandises saisies qui confère la juridiction. Si une autorité est nécessaire à l'appui de cette proposition, elle peut être trouvée dans le jugement de Lord Mansfield, dans l'affaire *Lindo c/ Rodney*, citée en note de l'affaire *Le Caux c/ Eden* (2 Dougl. p. 612). On doit rappeler que la juridiction de la Cour des Prises est basée, dans chaque cas, sur une commission revêtue du grand sceau. Lord Mansfield faisait observer que, dans le cas qui lui était soumis, la commission d'où la Cour tirait juridiction lui conférait juridiction dans tous les cas de prise, que les marchandises dont condamnation était demandée eussent été saisies à terre ou flottantes. La même chose peut être dite de la commission dans le cas actuel. A son avis, cependant, il était nécessaire d'établir une distinction à cet égard, entre la juridiction de la Cour d'Amirauté, siégeant comme Cour des Prises, et sa juridiction en dehors de la commission qui la constitue en Cour des Prises. Pour donner à la Cour d'Amirauté, comme telle, juridiction, il faut que le fait donnant lieu au litige soit survenu en haute mer ; mais dans toutes les affaires de prise, ce n'était pas la Cour d'Amirauté comme telle, mais la Cour d'Amirauté

agissant en vertu de la commission qui avait juridiction, et cette juridiction était exclusive, que les marchandises saisies comme prise soient à terre ou flottantes. La seule autorité qui, à première vue semble être en contradiction avec Lord Mansfield est le cas de l'*Ooster Eems* (1. C. Rob. 284 n, 1 Eng. P. C. 136 n.) auquel on ne peut pas, pour les raisons qui seront énoncées plus loin, donner grand poids.

Leurs Seigneuries examineront maintenant la prétention des appelants que, même si la Cour des Prises était compétente, elle aurait dû néanmoins se prononcer contre la condamnation du pétrole en question, attendu qu'il n'était pas actuellement flottant à bord du *Roumanian* au moment de la saisie. Ils admettaient que, durant la guerre, aucune ordonnance de restitution ou de relaxe ne pouvait régulièrement être rendue en faveur de propriétaires allemands, mais ils suggéraient que la voie régulière eût été de remettre le pétrole au *Public Trustee* ou à un autre fonctionnaire, pour en assurer la garde jusqu'au retour de la paix. Aucun cas dans lequel une telle voie ait été suivie, n'a été cité.

La véritable question est de savoir si le pétrole, d'après la loi appliquée par la Cour des Prises dans ce pays, est régulièrement sujet à prise maritime, bien que se trouvant à terre. Tous les navires ennemis et cargaisons qui peuvent, après l'ouverture de la guerre, être trouvés flottant en haute mer, dans les eaux territoriales ou dans les ports ou rades du royaume sont sujets à saisie comme prise maritime. Le pétrole en question était, sans aucun doute, propriété ennemie. Il était incontestablement en haute mer à la déclaration de guerre et après. Il n'a pas cessé d'être sujet à saisie parce qu'il a été amené à Dartmouth et de là à Purfleet. Il y restait certainement sujet pendant qu'il était flottant. A-t-il cessé de l'être lorsqu'il a été déversé dans les citernes de la British Petroleum C° ? Au cours de l'argumentation, on a demandé au conseil de donner quelque raison plausible pour laquelle le pétrole aurait cessé d'être sujet à saisie. Aucune raison satisfaisante n'a été alléguée et Leurs Seigneuries ont été incapables d'en trouver une par elles-mêmes. L'argumentation du conseil était basée sur la supposition qu'aucune marchandise ennemie non flottante au moment de la saisie ne pouvait être légalement saisie comme prise, à moins qu'elle ne puisse être considérée comme se trouvant dans un port ou une rade et que les citernes de la British Petroleum C° ne pouvaient être considérées comme faisant partie du port de Londres. De l'avis de Leurs Seigneuries, il n'y a aucune base à cette supposition. La distinction entre ce qui est à terre et ce qui est flottant n'est pas un critérium infaillible pour déterminer les biens qui ne peuvent pas et ceux qui peuvent être légalement saisis comme prise maritime. Il est évident, par exemple, que les marchandises ennemies saisies en territoire ennemi par les forces navales de la Couronne peuvent légalement être condamnées comme prise.

Il en est de même de marchandises saisies par des personnes portant des lettres de marque et même de marchandises saisies par des personnes dépourvues de toute autorité de la part de la Couronne, lorsque la Couronne ratifie ultérieurement la saisie. Cela résulte clairement du cas *Brown et*

Burton c/ Franklyn [1698] (Carth. 474) cité dans la sentence de Lord Mansfield ci-dessus visée. Brown et Burton, les capitaines d'un navire appartenant à l'East India C°, saisirent des marchandises ennemies à terre. Ils n'avaient pas de lettres de marque. Le Procureur du Roi engagea une procédure devant la Cour des Prises et, ayant obtenu une condamnation de la propriété comme prise, agit contre Brown et Burton en reddition de compte. Ceux-ci ouvrirent une procédure de *common law* aux fins d'interdiction (*prohibition*) pour la raison que les marchandises avaient été saisies à terre, mais cette assistance leur fut refusée. En outre, Lord Mansfield, dans l'affaire *Lindo c/ Rodney* (2 Dougl. 612 n.), approuve expressément une allégation présentée par le conseil dans cette affaire et portant que ce serait « grande subtilité » que de soutenir que, si l'ennemi abandonnait son navire et se rendait à terre avec son argent, qu'il y fût poursuivi et que l'argent lui fût enlevé, cela ne constituerait pas une prise maritime légale. Si tel est vraiment le droit, ainsi que le pensent Leurs Seigneuries, le cas actuel est un cas *a fortiori*. Dans le cas invoqué par le conseil, le débarquement des marchandises a été fait par l'ennemi dans le but d'échapper à la capture sur mer. Dans le cas actuel le débarquement a été opéré par des sujets britanniques qui avaient les marchandises ennemies en leur possession, qui ne savaient quoi en faire, qui suivaient une ligne de conduite recommandée par le Board of Trade et qui ne se proposaient, en aucune façon, de porter préjudice aux droits de la Couronne.

Quant aux autorités qui ont été citées à ce sujet, elles n'ont, selon l'avis de Leurs Seigneuries, et sauf peut-être une exception, aucune portée dans l'espèce. Dans le cas du *Hoffnung* (n° 3) (6 C. Rob. 383; 1 Eng. P. C. 583) la cargaison saisie à terre avait été débarquée et vendue avant la déclaration de guerre. En conséquence, les marchandises, même si elles étaient ennemies, n'avaient jamais été sujettes à saisie comme prise. Elles ne furent pas effectivement saisies et aucune procédure ne fut engagée contre elles, mais une tentative fut faite pour recouvrer sur le navire qui les avait amenées la valeur des marchandises ainsi vendues, le navire appartenant lui-même à un neutre. Cette demande fut rejetée par la Cour. Il fut jugé qu'à moins qu'il ne soit démontré que la capture ait été exercée sur ces marchandises en qualité de cargaison, la Cour ne pouvait pas agir sur elles à un autre titre. Le même principe a été reconnu dans le cas du *Charlotte* (6 C. Rob. 386 n; 1 Eng. P. C. 585 n) dans lequel il a été jugé que le produit de la vente des marchandises débarquées et vendues antérieurement à la saisie du navire et n'ayant jamais été saisies elles-mêmes n'était pas susceptible d'être soumis à la juridiction de la Cour.

Dans l'affaire *Brown c/ United States* (8 Cranch. 110), il a été jugé que les marchandises en question étaient dans la situation de marchandises ennemies trouvées sur le sol américain au commencement des hostilités et qu'en conséquence elles n'étaient pas sujettes à prise maritime. En conséquence, ce cas est nettement distinct du cas actuel.

Le seul cas qui soulève quelque difficulté est celui de l'*Ooster Eems* (1 C. Rob. 284 n.; 1 Eng. P. C. 136 n.). Il n'existe pas de compte rendu satis-

faisant de cette affaire. Il en est fait mention dans une note de la page 284 des *Robinson's, Reports* et dans la préface des *Hay and Marriott's Decisions*, p. XXVII. Leurs Seigneuries ont toutefois examiné les documents relatifs à cette affaire conservés aux archives. L'*Ooster Eems* était un navire prussien, donc neutre. Il s'était échoué sur le Goodwin Sands au cours d'un voyage du Texel aux Indes Orientales. Avant de se briser, il envoya à terre une partie de sa cargaison, comprenant des caisses de monnaie d'argent. Celles-ci furent remises par le capitaine au Consul de Prusse à Deal. Un certain Jeremiah Hartley, fonctionnaire de la Cour des Cinq Ports, agissant en vertu d'une ordonnance de saisie rendue par ladite Cour, siègeant comme Cour d'Amirauté, saisit les marchandises ainsi mises à terre, y compris les caisses d'argent, il en prit possession pour le compte du Gouverneur des Cinq Ports. La saisie peut avoir été destinée à être la saisie de marchandises ennemies comme prise maritime, bien que Leurs Seigneuries n'aient pas pu s'assurer que la Cour des Cinq Ports ait eu juridiction en matière de prise. Le Gouverneur n'engagea aucune procédure, ni devant sa Cour ni devant aucun autre, en vue d'obtenir la condamnation régulière des marchandises. En conséquence, le capitaine obtint de la Haute Cour d'Amirauté en Angleterre une sommation enjoignant à Jeremiah Hartley et au Gouverneur et à tous ceux que cela pourrait concerner, d'avoir a comparaître et à faire juger par cette Cour si les marchandises saisies étaient de bonne prise ou non. Le Procureur du Roi intervint dans la suite. Certaines dépositions ont été enregistrées qui semblent faire naître quelque soupçon que ces marchandises étaient hollandaises, donc ennemies, mais il n'y a pas eu de preuve réelle à ce sujet. Le capitaine déposa qu'il ignorait à qui les marchandises appartenaient et, dans ces conditions, on se serait attendu à ce que la Cour prononçât d'après la présomption résultant du fait que le navire était neutre. La Cour, cependant, rendit une ordonnance interlocutoire condamnant les marchandises pour le motif que celles-ci qui étaient apparemment considérées comme étant des marchandises ennemies ne se trouvaient pas, au moment de la saisie, « sur un véhicule privilégié ou en territoire neutre ».

Toutes questions entre la Couronne et le Gouverneur furent réservées. Le capitaine fit appel auprès des Lords Commissaires d'Appel en matière de prise et, sur cet appel, la sentence de condamnation fut cassée, non pas en raison de sa valeur, mais, d'après les termes mêmes du journal du Conseil Privé, pour le motif « que la Haute Cour d'Amirauté d'Angleterre, dont était appel, n'avait pas de pouvoir de juridiction sur les marchandises saisies et qui étaient l'objet de la procédure dans cette affaire ».

Les archives du Conseil Privé ne renferment aucun document sur les raisons qui ont motivé cette décision. Il semblerait cependant, d'après le cas des *Two friends* (1 C. Rob. 271 ; 1 Eng. P. C. 130) que Lord Stowell eut sous les yeux quelque note à ce sujet, car il présente Lord Thurlow comme disant que les marchandises en question n'ont jamais été capturées en haute mer, mais qu'elles ont passé simplement par le moyen d'un dépôt civil à des mains civiles et ont été ensuite arrêtées comme prise ».

Si celà est exact, cela peut vouloir dire que, suivant l'opinion des Lords Commissaires, c'est la situation locale des marchandises saisies comme prise, qui détermine la juridiction de la Cour des Prises, décision diamétralement opposée à celle de Lord Mansfield dans l'affaire *Lindo c/ Rodney* (2 Dougl. 612 n.) qui avait été rendue trois ans seulement auparavant. D'autre part, cela peut vouloir dire que les marchandises en question n'étaient pas sujettes à saisie comme prise parce qu'elles ne se trouvaient pas en haute mer, mais à terre et, dans ce cas, Lord Thurlow décidait le point exact sur lequel il jugeait que la Cour d'Amirauté n'avait pas compétence et il aurait dû ordonner la restitution des marchandises au capitaine au lieu de l'abandonner, malgré son inexpérience, aux ressources du *common law* dans l'emploi desquelles il aurait eu, d'une façon ou d'une autre, à passer par dessus la sentence de Lord Mansfield portant que la Cour des Prises peut seule déterminer s'il y a prise ou non.

De plus, il est presque impossible de supposer que Lord Thurlow pensait que, pour constituer une prise légale, il fallait que la saisie se fût produite en haute mer. Il était déjà bien établi que navires et marchandises ennemis dans les ports ou rades du royaume étaient sujets à prise maritime. Il était également bien établi que les marchandises ennemies sur territoire ennemi, saisies par les forces navales de la Couronne ou par des personnes possédant des lettres de marque, pouvaient à bon droit être condamnées comme prise. Si donc il a employé les termes qui lui sont attribués par Lord Stowell, il faut chercher une autre explication.

De l'avis de Leurs Seigneuries, une explication raisonnable de ce cas et des mots prononcés par Lord Thurlow peut être trouvée dans la considération suivante. Il semble que la Cour des Cinq Ports, comme Cour d'Amirauté, avait pris possession des marchandises à la requête du Lord Gouverneur. C'était, en conséquence, une affaire pendante devant les Cinq Ports qui, autant que Leurs Seigneuries peuvent voir, n'était pas une Cour des Prises. L'effet de la sommation était d'évoquer l'affaire devant la Haute Cour d'Amirauté pour qu'elle y fût jugée. En la jugeant ainsi, la Haute Cour aurait exercé une juridiction d'Amirauté mais non une juridiction de prise. Comme il résulte du jugement rendu par Lord Mansfield dans l'affaire *Lindo c/ Rodney*, pour que la juridiction d'Amirauté soit compétente, il faut que la réclamation vise un fait qui s'est produit en haute mer. Cette explication rendrait parfaitement compte des mots prononcés par Lord Thurlow bien qu'il doive être admis que Lord Stowell ait interprété différemment sa pensée.

En tout cas, Leurs Seigneuries ne considèrent pas que le cas de l'*Ooster Eems* soit d'aucune valeur comme précédent. Il n'a jamais été suivi et semble n'avoir été cité que deux fois seulement et, dans chaque cas, en faisant des distinctions. Il en est ainsi dans l'affaire du *Two Friends* (1 C. Rob. 271 ; 1 Eng. P. C. 130) et dans celle du *Progress* [1810] (Edw. 210).

Dans cette dernière affaire, plusieurs navires anglais avaient été, avec leurs cargaisons, capturés par les Français. Il n'est pas bien établi s'ils ont été capturés en mer et conduit à Oporto après l'occupation française ou si

les Français les ont trouvés dans le port d'Oporto quand ils prirent possession de celui-ci. Il semble que les Français aient débarqué une partie des cargaisons qui étaient entreposées à terre au moment où les troupes de la la Couronne prirent Oporto. Il a été cependant jugé, d'aprés les faits, qu'il y avait eu capture par les Français et recapture par les forces militaire de la Couronne, tant des navires que des cargaisons.

Lord Stowell admit une réclamation pour sauvetage de la part des autorités militaires relativement à la portion des cargaisons qui avait été débarquée, ainsi que relativement aux navires et à la portion des cargaisons restée à bord. Il établit une distinction avec le cas de l'*Ooster Eems*, pour ce motif, selon la façon dont Leurs Seigneuries comprennent la sentence, que le capitaine de l'*Ooster Eems*, en débarquant les marchandises, agissait en vertu d'une autorité qu'il tenait des propriétaires des marchandises, tandis que le débarquement dans le cas considéré avait été opéré par des personnes agissant sans pouvoir des propriétaires et contrairement aux intérêts de ceux-ci. Le même motif de distinction semblerait applicable au cas que Leurs Seigneuries examinent actuellement. Le pétrole n'a pas été entreposé en vertu d'un pouvoir donné par les propriétaires, mais contrairement au contrat concernant son transport à Hambourg et, en ce qui concerne les propriétaires, cela constituait autant un acte hostile que le débarquement des marchandises par les capteurs ennemis dans le cas du *Progress*. Dans aucun de ces cas, pour employer les termes de Lord Stowell, la continuité du caractère des marchandises débarquées comme cargaison n'a été en aucune façon interrompue.

Il existe seulement deux autres cas auxquels il peut être bon de se reporter à ce sujet. Le premier est celui du *Marie-Anne*, cité dans Rothery, *Prize Droits*, p. 126. Dans cette affaire, à l'ouverture de la guerre avec la France, le 16 mai 1803, le *Marie-Anne*, navire français, était en réparation à Ramsgâte et certaines parties de sa cargaison avaient été débarquées et mises en entrepôt. Le navire et les marchandises ainsi débarquées furent saisis comme prise et régulièrement condamnés à ce titre. Il n'existe pas de compte rendu des raisons qui ont influencé la Cour. Il se peut que les magasins dans lesquels les marchandises étaient entreposées aient été considérés comme une partie d'une rade ou d'un port du Royaume de façon à ramener l'affaire à l'intérieur de la définition ordinaire des marchandises sujettes à saisie comme prise. Il se peut que les marchandises, ayant été temporairement débarquées pendant que le navire était en réparation, aient été encore considérées comme formant partie de la cargaison bien que n'étant pas effectivement à bord. Le cas, cependant, est nettement incompatible avec la proposition que des marchandises saisies à terre ne peuvent pas être de bonne prise. On peut en dire autant du cas du *Berlin Johannes* (Rothery 125) si, comme il semble, les marchandises déjà débarquées furent saisies et condamnées comme prise.

Si ces décisions portèrent sur la question de savoir si les marchandises, bien que débarquées, étaient encore au port, elles font autorité contre les appelants, car aucune distinction valable ne peut être proposée entre un

entrepôt pour la réception des marchandises amenées au port par mer et les citernes dans lesquelles, dans le cas actuel, le pétrole a été emmagasiné.

En conséquence, Leurs Seigneuries ont conclu que le pétrole à bord du *Roumanian*, ayant été sujet à saisie comme prise depuis l'époque de la déclaration de guerre, n'a pas cessé de l'être pour la simple raison que les propriétaires du navire, n étant pas à même d'exécuter leur contrat de livraison à Hambourg, l'ont déversé dans les réservoirs de la British Petroleum C° Lim, pour le conserver, et que, en conséquence, sa saisie comme prise est légale. Elles ne voient aucun motif pour s'écarter du jugement du Président selon lequel ces réservoirs font partie du port de Londres quant à l'application de la règle relative à la saisie des marchandises ennemies dans les ports et rades du Royaume, mais il n'est pas nécessaire de décider ce point.

Pour ces motifs, Leurs Seigneuries sont d'avis que l'appel doit être rejeté et elles en aviseront humblement Sa Majesté.

Du 10 novembre 1915. — Comité judiciaire du Conseil privé. — Lord Parker, Lord Mersey, Lord Sumner, Lord Parmoor, Sir E. Barton. — Avocats : Ince, Colt, Ince et Roscoe, pour les appelants ; le Solicitor du Trésor.

80

Comité judiciaire du Conseil Privé, 11 novembre 1915

MARCHANDISE ENNEMIE SUR NAVIRE ENNEMI OU ANGLAIS, CONFISCATION, DROITS D'UN SUJET BRITANNIQUE SUR LA CARGAISON, GAGE, ACCEPTATION DE TRAITES, CONNAISSEMENT, REJET DE LA RÉCLAMATION.

Doit être rejetée et ne met pas obstacle à la confiscation la réclamation d'un sujet britannique qui prétend avoir, sur des marchandises appartenant à un sujet ennemi et chargée sur un navire soit ennemi, soit anglais, des droits, notamment un droit de gage, à raison du double fait qu'il a accepté des traites tirées par le vendeur pour se couvrir du prix et que le connaissement porte son nom.

(Navire allemand *Odessa* et navire anglais *Woolston* [cargaisons]).

Lord Mersey :

Il s'agit de l'appel de deux jugements rendus par le Président de la

Division des Testaments, Divorces et Amirauté de la Haute Cour de Justice, siègeant en matière de prises (1).

Ces deux affaires présentent bien des points communs, mais comme les faits et arguments ne sont pas identiques, il est préférable d'examiner chacune séparément.

Odessa.

Les faits sont les suivants : Les appelants MM. G. H. Schröder et Cie, sont des banquiers établis à Londres. Les associés sont le baron Bruno von Schröder, naturalisé Anglais et Frank Tiarks, sujet Anglais de naissance. Dans le cours ordinaire de leurs affaires les appelants avaient, en mars 914, convenu avec une Compagnie allemande de Hambourg, la Rhederei-Actiengesellschaft de 1896, d'accepter les traites de Weber et Co, maison établie au Chili, pour la valeur d une quantité de nitrate de soude qui devait être vendue et expédiée par Weber et Co à la compagnie allemande. Les traites devaient être tirées à 90 jours de vue et les appelants devaient, sur acceptation de ces traites, recevoir en garantie les connaissements et une police d'assurance maritime relatifs à la cargaison. La rémunération devait consister en une commission de 1/4 0/0 que la compagnie allemande devait payer aux appelants. Weber et Co expédièrent une cargaison de nitrate en temps voulu par le voilier *Odessa*, appartenant a une compagnie allemande, et reçurent du capitaine un connaissement en date du 8 mai 1914, dans lequel le voyage était décrit comme s'effectuant de Mejillones (port d'embarquement au Chili) à la « Manche pour ordres » et d'après lequel la cargaison était livrable aux appelants ou à leurs ayants droit. Ce connaissement contenait les conditions de la charte-partie (dont il n y a pas de copie) et stipulait le fret payable par les consignataires contre livraison de la cargaison. Des traites d'un montant total de 41153 l. st. 1 s. 5 d. (soi-disant valeur intégrale de la cargaison) furent tirées par Weber et Co sur les appelants et acceptées par eux le 9 juin 1914, ceux ci recevant en échange le connaissement. La guerre éclata le 4 août 1914 entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, l'*Odessa* étant alors en route pour la Manche. Le 19 août, le navire fut capturé en haute mer par le bâtiment de S. M. *Caronia* et amené à Bantry Bay et, le 31 août, une assignation fut lancée contre le navire et la cargaison à la requête du Procureur général, réclamant leur condamnation comme de bonne prise. Le 10 septembre, les traites de Weber et Co arrivèrent à échéance et furent payées par les appelants. Le navire a été régulièrement condamné et il n est soulevé aucune question au sujet de sa condamnation ; mais les appelants interviennent relativement à la cargaison et prétendent, dans leur réclamation, qu'elle est leur propriété, étant porteurs, pour sa valeur

---

(1) Voy. *suprà*, p. 107, le jugement de première instance dans l'affaire de l'*Odessa*. Le jugement dans l'affaire du *Woolston*, du 16 mars 1915, n'a pas été reproduit parce qu'il se borne à se référer au précédent de l'*Odessa*. Il est rapporté dans les *Lloyd's Reports of Prize Cases*, t. I, p. 332.

intégrale, du connaissement et que, comme propriété anglaise, elle n'est pas sujette à condamnation. La cause a été entendue par l'éminent Président les 7 et 14 décembre 1914 et il a condamné la cargaison pour le motif que la propriété générale appartenait à la compagnie allemande à la date de la saisie, que les appelants n'étaient que des gagistes et qu'en cette qualité ils n'avaient aucun droit de l'emporter sur la Couronne.

Leurs Seigneuries pensent que l'éminent Président eut raison dans les conclusions qu'il tira des faits, à savoir que la propriété générale de la cargaison appartenait à la compagnie allemande et que les appelants étaient simplement gagistes à la date de la saisie. Cela est difficilement contestable si l'on se refère au cas *Sewell c. Burdick* (54 L. J. Q. B. 156 ; 10. App. Cas. 74). La propriété appartenait à la compagnie à la suite de la détermination des marchandises à Mejillones et le gage fut parfait lorsque les appelants acceptèrent les traites et reçurent le connaissement.

Les appelants, en vérité, n'ont pas discuté l'exactitude de ces déductions, mais ils disent que, bien que correctes, elles ne justifient pas une sentence qui a pour effet d'annuler leurs droits de gagistes. Ainsi la question portée en appel est de savoir si, dans le cas d'un gage comme celui-ci, une Cour des Prises doit condamner la cargaison et, dans ce cas, si elle doit décider que l'appelant sera remboursé sur le produit de la vente de la cargaison.

Il vaut la peine de rappeler d'une façon générale les principes qui ont jusqu'ici guidé les Cours des Prises britanniques appelées à se prononcer sur des demandes en condamnation faites par un capteur. Jusqu'ici, toutes les nations civilisées ont reconnu le droit pour un belligérant de saisir, en vue de condamnation par une Cour des Prises compétente, les navires ennemis et les cargaisons ennemies rencontrés en haute mer ou dans les eaux territoriales des belligérants. Mais cette saisie n'affecte pas, d'après le droit anglais des prises, la propriété de la chose saisie. Avant que celle-ci ne soit atteinte, la chose saisie, navire ou cargaison, doit être mise en la possession d'une Cour des Prises légalement constituée et le capteur doit alors demander et obtenir la condamnation comme prise. L'action peut être engagée par le représentant de l'Etat capteur, dans ce pays par le Procureur Général. C'est une action *in rem* et la fonction de la Cour est de rechercher le caractère national de la chose saisie. Si l'on constate qu'elle a le caractère ennemi, le devoir de la Cour est de la condamner; dans le cas contraire elle doit en ordonner la restitution à ceux qui ont droit à sa possession. La question de caractère national dépend de la propriété à la date de la saisie et il en doit être décidé selon les preuves. La condamnation a pour effet de retirer la propriété au sujet ennemi à partir de la date de la saisie et de la transférer, à partir de cette date, au Souverain ou à ses cessionnaires. La chose — la *res* — est alors sienne, pour qu'il en fasse ce qu'il juge à propos et la procédure est terminée.

Comme le droit de saisie est universellement reconnu, il en est de même du titre que crée le jugement de la Cour. La sentence a force internationale et c'est pour cette raison que les Cours des Prises ont toujours été guidées

par des principes généraux de droit susceptibles d'être universellement acceptés, plutôt que par la considération de règles spéciales de droit municipal. Il en est résulté que les Cours de ce pays, en déterminant le caractère national de la chose saisie, ont pris comme criterium la propriété, en entendant par là la propriété ou *dominium* en opposition à tous droits spéciaux créés par des contrats ou accords entre individus, sans s'inquiéter si ces droits spéciaux sont ou ne sont pas, selon le droit municipal applicable à l'espèce, des droits de propriété ou autres. La règle en vertu de laquelle la propriété est prise comme criterium n'est pas une simple règle d'usage ou de convenance. Elle établit un criterium susceptible d'application universelle et, par suite, tout à fait approprié aux questions qu'une Cour des Prises est appelée à juger. C'est une règle qui n'est pas encombrée par la considération de l'effet des intérêts multiples que, d'après les différents systèmes de jurisprudence, des individus peuvent avoir sur des objets mobiliers ou à l'égard de ceux-ci. Tout le monde sait ce que c'est que la propriété et qu'elle n'est pas perdue par la création d'un gage sur la chose possédée. Si dans chaque affaire la Cour des Prises devait examiner le droit d'un pays étranger dans le but de préciser les divers droits et intérêts de quiconque peut réclamer un intérêt direct ou indirect sur le navire ou sur des marchandises saisies et si, de plus, elle devait examiner les faits particuliers de chaque affaire — à l'égard desquels elle n'aurait que peu de moyens, si elle en avait, de connaître la vérité — elle serait ainsi accablée d'un fardeau dont elle ne pourrait pas facilement se décharger.

Il est une autre raison en faveur de l'adoption de la règle. Si des droits spéciaux de propriété, créés par le propriétaire ennemi, étaient reconnus par une Cour des Prises, il serait facile à ce propriétaire de protéger ses intérêts personnels lors de l'expédition des marchandises des ports ou vers les ports de son propre pays. Il pourrait, par exemple, dans chaque cas, emprunter auprès d'un prêteur neutre, sous la garantie des marchandises, une somme s'approchant de la valeur de celles-ci et créer en faveur de ce prêteur, une obligation, un gage ou une hypothèque sur les marchandises en question. Il ne perdrait ainsi rien dans l'affaire, car le produit des marchandises, si elles étaient capturées et s'il était recouvré par le prêteur, serait imputé par celui-ci pour l'extinction de sa créance. De même, si un prêteur neutre était autorisé à se servir de la Cour des Prises comme d'un moyen pour obtenir le payement de sa créance au lieu d'avoir à la recouvrer devant les tribunaux de l'ennemi, la porte serait ouverte à l'ennemi pour obtenir de nouveaux crédits en banque pour son commerce au grand préjudice du capteur belligérant.

S'inspirant du principe de cette règle, les Cours des Prises de ce pays ont, même antérieurement à l'époque de Lord Stowell, refusé de reconnaître tout droit constituant une propriété « spéciale » ou un intérêt ou quelque hypothèque ou gage contractuel créé par l'ennemi dont le navire ou les marchandises avaient été saisis. Les obligations provenant d'une autre source qu'un contrat sont traitées différemment et impliquent des considé-

rations différentes ; mais, même en ce qui les concerne, il est douteux que la Cour leur donne effet. Lorsque les marchandises ont acquis une valeur supérieure par des services qui ont fait naître le gage possessoire, il semble que la Cour ait eu coutume d'accorder une somme équitable au titulaire national ou neutre du gage à raison desdits services. Dans le jugement du *Frances* (8 Cranch 418) il est dit, au sujet du fret : « d'une part, le capteur, en se mettant à la place du propriétaire ennemi des marchandises, a bénéficié personnellement du travail d'un ami et devait, en toute justice, lui accorder une compensation convenable et, d'autre part, le propriétaire du navire qui n'a pas transporté les marchandises à leur lieu de destination, et cela en raison de l'acte du capteur, serait totalement sans moyen de recouvrer son fret contre le propriétaire des marchandises ».

Il n'est cependant pas nécessaire de traiter la question des gages non contractuels, le cas actuel étant celui d'un gage basé sur un contrat passé avec l'ennemi.

On trouvera, en recherchant les autorités, qu'elles dégagent ce point de vue que la propriété ennemie est le véritable criterium touchant la possibilité de condamnation. Le cas du *Tobago* (5 C. Rob. 218 ; 1 Eng. P. C. 456) est topique. Le plaignant était sujet britannique. En temps de paix, il avait honnêtement avancé de l'argent à un armateur français afin de lui permettre de réparer son navire désemparé et, comme garantie, il avait accepté du propriétaire un contrat à la grosse. La guerre avec la France éclata ensuite et le navire fut capturé. Dans la procédure devant la Cour des Prises en vue de condamnation, le porteur du contrat à la grosse demanda que son gage fût protégé, mais Lord Stowell, alors sir William Scott, après avoir observé que le contrat à la grosse était de ceux que la Cour d'Amirauté considérait avec la plus grande attention et sympathie, posa cette question : « mais la Cour peut-elle reconnaître des obligations de cette nature comme des titres de propriété de façon à donner à quelqu'un le droit d'être partie à l'instance et de réclamer la restitution de tels intérêts devant une Cour des Prises ? » et il déclara qu'il n'avait jamais été dans les usages d'agir ainsi. Il fit remarquer que le contrat à la grosse n'effectue aucun changement de propriété du navire et il dit : « s'il n'y a aucun changement de propriété, il ne peut y avoir changement de caractère national. Ceux qui prêtent de l'argent sur une garantie de ce genre acceptent cette garantie avec tous les risques qu'elle comporte et, parmi eux, les risques de guerre ».

Le jugement de l'affaire du *Mary* (9 Cranch. 126) a le même effet. De même, dans le cas du *Aina* (Spinks 8 ; 2 Eng. P. C. 247) la Cour refusa de reconnaître une hypothèque sur le navire capturé et de lui donner effet et le même point fut soulevé et jugé de même façon dans l'affaire du *Hampton* (5 Wall. 372) Encore dans l'affaire du *Battle* (6 Wall. 498) la Cour refusa de reconnaître un gage maritime pour fournitures, décision qui a été suivie dans l'affaire du *Rossia* (2 Russ. and Jap. P. C. 43). Dans l'affaire de l'*Ariel* (11 Moo. P. C. 119 ; 2 Eng. P. C. 600) on essayait d'obtenir la condamnation, non pas de marchandises ennemies, mais d'un gage ennemi sur mar-

chandises ; on échoua d'après le même principe. Dans cette affaire, Sir Joseph Patteson s'exprimait ainsi : « les gages, qu'ils soient en faveur d'un neutre sur navire ennemi ou en faveur d'un ennemi sur navire neutre, ne doivent pas être pris en considération par une Cour des Prises ».

Ces différents cas ont été complètement discutés par le Président dans l'affaire du *Marie Glaeser* (1).

Passant aux cas qui, dans leurs circonstances, se rapprochent le plus du cas actuel, mentionnons celui du *Marianna* (6 C. Rob. 24 ; 1 Eng. P. C. 518) dans lequel la Cour a refusé de donner effet à un contrat de gage sur des marchandises consignées à l'agent du créancier gagiste.

« Les capteurs », disait Lord Stowell dans cette affaire, « sont supposés mettre la main sur toute propriété tangible sur laquelle il peut y avoir de justes réclamations surgissant entre d'autres parties, lesquelles sont inopérantes à leur égard. Si cette règle n'existait pas, il serait tout à fait impossible pour les capteurs de savoir sur quelles bases ils procèdent à une saisie... La théorie du gage dépend largement des règles particulières de jurisprudence qui prévalent dans les différents pays. Pour décider judiciairement sur de telles réclamations, il faudrait que la Cour eût une connaissance parfaite de la loi qui a présidé aux conventions et de son application dans tous les pays, avec toutes les modalités que cette loi présente. Par nécessité donc, la Cour serait obligée de fermer la porte à de telles discussions et de décider sur le simple titre de propriété, sauf à peine quelques exceptions ».

Il y a le cas du *Frances* (8 Cranch, 418) dans lequel la Cour refusa de reconnaître ou de rendre effectifs les droits d'un consignataire en vertu du connaissement, pour des avances sur des marchandises que ce connaissement concernait. Dans cette affaire la Cour pose que « dans le cas de gages créés par simple contrat entre individus soumis aux lois diverses de différents pays, les difficultés que l'examen de semblables réclamations imposerait aux capteurs et même à la Cour des Prises décidant sur elles et le fait que la porte serait ainsi ouverte à la collusion entre propriétaires ennemis et réclamants neutres, ont amené à exclure ces affaires de la considération de ces Cours ».

Il existe un autre cas américain, celui du *Carlos F. Roses* (177 U. S. Rep. 655), dans lequel la réclamation présentée par un neutre qui avait avancé de l'argent sur la cargaison d'un navire capturé et qui avait reçu les connaissements visant le chargement, fut rejetée.

Il est difficile d'établir une distinction entre les faits des trois affaires mentionnées en dernier lieu et ceux de la réclamation actuelle de MM. Schröder et Cie. Les appelants ont attaché une certaine importance aux opinions dissidentes, dans le cas du *Carlos F. Roses*, mais l'examen de ces opinions démontrera qu'elles partent de la supposition que, dans ces circonstances, la propriété des marchandises avait passé au porteur des

(1) Voy. *suprà*, p. 8.

connaissements. L'affaire a été décidée avant le jugement dans le cas *Sewell c/ Burdick* (54 L. J. Q. B. 156; 10 App. Cas. 74). Enfin, le cas du *Hampton* (5 Wall. 372) est un cas dans lequel la réclamation d'un créancier hypothécaire d'un navire a été rejetée.

Avant d'en arriver aux arguments à l'aide desquels les appelants cherchent à déplacer cette autorité, il est nécessaire de considérer une prétention mise en avant par eux consistant à dire qu'en leur qualité de créanciers-gagistes, ils étaient investis d'une propriété suffisante pour faire rentrer ce cas dans la règle. Cette prétention est basée sur le droit de vente accordé au créancier-gagiste par la loi anglaise, en vertu duquel, à défaut de payement par le débiteur, le créancier-gagiste peut vendre le gage sans recours préalable à un tribunal pour l'autoriser. Ce droit, est-il dit, crée une propriété « spéciale » sur le gage en faveur du créancier-gagiste et c'est un droit *in re* constituant propriété ou équivalent à la propriété et qui se distingue, par son caractère, du simple droit *in rem* que possède un créancier. On doit tout d'abord remarquer au sujet de ce droit de vendre sans avoir recours à un tribunal qu'il est particulier au droit anglais du gage. C'est précisément une de ces questions qu'une Cour des Prises doit laisser de côté lorsqu'elle applique à ses décisions ces principes généraux communs à tous les systèmes juridiques à l'exclusion des principes de droit municipal. La question a été examinée à fond par le chancelier Kent, à l'époque de Lord Stowell, en 1805, dans un jugement remarquable énonçant la sentence de la Cour Suprême de l'Etat de New-York dans l'affaire *Cortelyou c Lansing* [1805] (2 Cairne's Cases in Error, New-York, 215). « Je crois, disait-il, qu'il n'y a actuellement aucun pays, sauf l Angleterre, dans lequel on autorise la vente d'un gage autrement qu'en suite d'une décision judiciaire. »

On doit remarquer en second lieu que si le droit revêt les gagistes de la propriété, il empêche la Cour de rendre aucune sentence de condamnation. La propriété qui guide une Cour des Prises ne peut pas exister à la fois chez le créancier-gagiste et chez le constituant du gage.

Si dans le cas présent la propriété existe chez les appelants, il ne peut être rendu aucune sentence contre eux, car ils sont sujets britanniques; et l'intérêt laissé au sujet ennemi ne peut être condamné, car, *ex hypothesi*, ce n'est pas un intérêt qui implique propriété. Voir le cas de l'*Ariel* (11 Moo P. C. 119 ; 2 Eng. P. C. 600) dans lequel il a été décidé que de même qu'une Cour des Prises ignorait un gage en faveur d'un neutre sur navire ennemi, de même elle doit ignorer un gage en faveur d'un ennemi sur navire neutre.

Mais, si l'on examine la nature du droit de vendre d'un créancier-gagiste on remarquera que la soi-disant propriété « spéciale » que l'on dit être créée, n'est pas du tout en réalité une propriété. Ceci a été reconnu par de nombreux juges qui ont employé l'expression « intérêt spécial » au lieu de « propriété spéciale ». Voir *Mores c/ Conham* [1610] (Owen 123) et *Donald c/ Suckling* [1866] (35 L. J. Q. B. p. 247; L. R. 1 Q. B. p. 613).

Si ce n'était par l'effet de cette malheureuse particularité de la termi-

nologie anglaise qu'implique l'usage établi des mots « propriété spéciale », alors que « intérêt spécial » semblerait préférable, il est difficile de voir comment un argument pourrait être soutenu en vue de distinguer effectivement le gage du droit de retention au point de vue qui nous occupe.

La véritable expression « propriété spéciale » semble exclure la notion de cette propriété générale qui est la caractéristique de la propriété. Si le créancier-gagiste vend, il le fait en vertu et dans les limites de la propriété du constituant et non pas en vertu d'un nouveau titre à lui propre. Il doit affecter le produit de la vente au payement de la dette, car l'argent provenant de la vente, c'est l'argent du débiteur qui doit être ainsi employé. Le créancier-gagiste doit compte au débiteur de tout l'excédent après payement de la dette. Il doit veiller à ce que la vente soit faite avec prévoyance et si les marchandises sont en quantité, il ne doit pas en vendre plus que ce qui est raisonnablement suffisant pour le payement de la dette, car il n'est en possession qu'en vue de s'assurer l'avance qu'il a faite. Il ne peut user des marchandises comme si elles étaient siennes. Ces considérations montrent que le droit de vente est exercé en vertu d'une autorisation implicite du constituant et au bénéfice des deux parties. Il ne cree pas un *jus in re* en faveur du créancier-gagiste, il ne lui donne rien de plus qu'un *jus in rem* tel que le possède celui qui a un droit de rétention, mais avec ce complément qu'il peut vendre la propriété *motu proprio* et sans l'assistance de la Cour.

Revenant aux autorités, les appelants essayent de les déplacer de la façon suivante : ils disent tout d'abord que Lord Stowell, dans l'affaire du *Tobago* (5 C. Rob. 218; 1 Eng. P. C. 456), ne se référait qu'à des gages « secrets » qu'ils interprètent comme désignant des gages qui n'apparaissent pas dans les papiers de bord et ils soutiennent que leurs gages n'étaient pas secrets, car ils apparaissent dans les papiers du navire, à savoir sur les connaissements. Mais en examinant le jugement, on trouve que Lord Stowell a employé l'expression « gages secrets » comme équivalant à des gages créés par l'acte des parties en opposition à ceux qui résultent du droit commercial général. De plus, on ne peut pas dire en toute vérité, dans le cas présent, que le gage de M. Schröder soit apparent sur les papiers du navire. Il est exact que le connaissement a été établi à leur profit ou à celui de qui ils désigneraient; mais ceci est tout à fait compatible avec l'absence de toute obligation à leur profit et avec une consignation à eux faite simplement comme mandataires ou agents du propriétaire ennemi. Le contrat de gage sur lequel s'appuie exclusivement leur réclamation, quoique probable suivant l'usage habituel du commerce, n'apparaît nulle part sur les papiers de bord. D'autre part, en fait, il n'apparaît certainement pas plus que dans les affaires du *Marianna* (6 C. Rob. 24 ; 1 Eng. P. C. 518), du *Frances* (8 Cranch, 418) et du *Carlos F. Roses* (177 U. S. Rep. 655).

En second lieu, les appelants soutiennent qu'étant, par le connaissement, en possession des marchandises, il n'existe aucune raison pour que la Cour ne reconnaisse pas un intérêt résultant de ladite possession, de même

qu'elle reconnaît le droit de rétention du transporteur pour fret. Mais une possession telle que celle qu'avaient les appelants n'est pas une possession effective telle que celle qui fait la base d'un gage possessoire en *common law*, mais simplement une possession qui, conformément à la loi du gage, résulte d'une livraison fictive ou symbolique. Il n'y a pas, pour employer les mots de Lord Stowell dans l'affaire du *Tobago* (5 C. Rob. 218; 1 Eng. P. C. 456), cet « intérêt résidant directement et visiblement dans la substance de la chose elle-même » que l'on rencontre dans la possession effective que détient un transporteur. On trouvera en outre qu'une possession, du caractère de celle que MM. Schröder avaient, exista dans plusieurs des cas déjà visés pour des titulaires de gages dont les réclamations furent rejetées par la Cour.

En troisième lieu, on a demandé à la Cour d'admettre que la pratique de faire des avances sur connaissement était postérieure aux sentences rapportées et que, dans l'intérêt du commerce, les décisions contraires devaient actuellement être écartées. Au sujet de cet argument, on remarquera qu'en tout cas, l'affaire du *Carlos F. Roses* (177 U. S. Rep. 655) fut jugée à une époque où la pratique en question était bien connue et, bien que la décision ne puisse lier une Cour anglaise, cette sentence de la Cour suprême des Etats-Unis conserve le plus grand poids. En outre, il est difficile de voir comment un changement — si changement il y a — dans l'usage commercial puisse invalider les raisons qui ont conduit aux décisions en question.

Enfin, les appelants prétendent que, si la Cour applique actuellement les principes exposés dans les cas ci-dessus visés, il en résultera une très sérieuse injustice et une perte sérieuse pour les neutres ou pour les sujets qui, avant le commencement de la guerre et dans le cours normal des affaires, auront fait des avances sur connaissements. Il est à remarquer que semblable injustice et perte, bien que peut être moindre, peut avoir été occasionnée par l'application des mêmes règles au XVIIIe siècle et au début du XIXe et que des arguments de ce genre ont été présentés à Lord Stowell comme étant la raison pour laquelle elles ne devaient pas être appliquées dans des cas particuliers. La raison pour laquelle des arguments de cette nature ne peuvent être admis est évidente. La guerre, par sa nature, doit peser lourdement sur les particuliers et, en posant des règles applicables au point de vue international aux circonstances résultant de l'état de guerre, il est impossible d'éviter cela. Tout ce qui peut être fait c'est de poser des règles qui, si elles sont appliquées généralement par les nations civilisées, devront, sans porter atteinte au droit de capture des belligérants, éviter autant que possible des pertes aux parties innocentes. C'est précisément parce que la reconnaissance des gages ou droits résultant de contrats privés troublerait ainsi gravement les droits de capture des belligérants que les cours ont refusé de reconnaître ces droits ou gages, malgré le préjudice qui pourrait résulter de ce refus pour des particuliers. On dit que, du temps de Lord Stowell, il était possible de remédier au dommage individuel qui pouvait être causé à un neutre ou à un sujet en faisant appel à la

bienveillance de la Couronne et que, d'une façon ou d'une autre, la Couronne a perdu sa prérogative de bonté en la matière. Il est vrai que Lord Stowell lorsqu'il était impressionné par la rigueur individuelle de décisions qu'il allait prononcer s'est quelquefois référé au fait qu'une injustice apparente pourrait être redressée par l'exercice de la prérogative de bonté de la Couronne : voir le *Belvedere* (1 Dodds 353) et le *Constantia Harlessen* (Edw. 232).

Que ses jugements aient été basés en quelque mesure sur cette considération ou qu'ils n'aient pas été rendus de la même façon si l'exercice du droit de générosité de la Couronne n'avait pas existé, c'est un point discutable.

De l'avis de Leurs Seigneuries, cependant, il n'est pas nécessaire de décider sur ce point car. après avoir entendu l'Attorney General, Elles sont arrivées à cette conclusion, que la Couronne possédait et avait coutume d'exercer un pouvoir de bonté en redressant des infortunes et que cette prérogative existait encore dans son entier.

L'exemple le plus marquant de l'exercice de cette prérogative fut peut-être l'Ordre en Conseil rendu au commencement de la guerre avec le Danemark en 1807. Il y était ordonné que, dans le cas où des avances auraient été faites avant le dernier embargo — c'est-à-dire le 2 septembre précédent — par quelque sujet britannique au crédit et sur garantie de quelque navire, fret ou marchandises appartenant à des sujets danois lesquels pourraient être condamnés comme prises en faveur de Sa Majesté le montant desdites avances ainsi effectivement faites (mais sans autre indemnité) serait remboursé aux sujets britanniques sur le produit de la vente de la propriété ainsi condamnée et au profit de laquelle les avances auraient été faites moyennant preuve de celles-ci jugée satisfaisante par la Haute Cour d'Amirauté.

Si la Couronne pouvait en ordonner ainsi d'une façon générale, elle avait aussi le pouvoir de l'ordonner dans des cas particuliers. De plus, si elle pouvait donner un tel ordre en faveur de sujets britanniques, elle doit avoir aussi le pouvoir de le faire en faveur de neutres et on peut facilement imaginer des circonstances dans lesquelles l'exercice d'une telle prérogative en faveur de neutres peut, pour des raisons politiques, être estimé désirable.

Si la Couronne possédait et avait coutume d'exercer le pouvoir de réparer ces infortunes par des actes de bienveillance, ce droit doit encore exister, à moins qu'il n'ait été aboli par Act du Parlement et l'on doit rappeler que la prérogative de la Couronne ne peut être diminuée que par des termes exprès ou qui l'impliquent nécessairement.

L'argument tendant à dire que le pouvoir en question a cessé d'exister est simplement basé sur l'effet à donner aux statuts qui, à diverses époques, sont intervenus au sujet de la liste civile. Le premier Act sur la liste civile qui affecte les droits d'Amirauté et les droits de la Couronne est l'Act de 1 Geo. 4. c. 1. En vertu de la section 2 de cet Act, le produit de certains revenus de la Couronne (cela ne comprend pas les droits d'Amirauté ou

droits de la Couronne ou autres petits revenus casuels) devait être versé, pendant la vie du roi George IV, au fonds consolidé. Il était prévu qu'un compte de toutes les sommes reçues du chef des revenus casuels de la Couronne, y compris les droits d'Amirauté et droits de la Couronne, et de leur emploi serait annuellement soumis au Parlement. En vertu de la section 2 de 1 Will. 4 c. 25, les revenus de la Couronne, y compris les droits d'Amirauté et droits de la Couronne, furent traités de la même façon que les autres revenus héréditaires et versés pendant la vie du roi Guillaume IV au fonds consolidé, étant prévu que tous ces revenus seraient, à sa mort, payables à ses héritiers et successeurs. La section 12 de cet Act prescrit que rien de ce qui y est contenu ne doit porter atteinte ou préjudice aux droits ou pouvoirs de contrôle, d'administration ou de direction relatifs *(inter alia)* à la concession de droits d'Amirauté ou de droits de la Couronne à titre de récompense ou de rémunération à un ou plusieurs fonctionnaires ou à une ou plusieurs autres personnes qui auraient effectué une saisie ou perçu ces droits ou qui auraient fourni des renseignements à cet effet, l'intention réelle et la signification de cet Act étant qu'il ne pouvait être porté préjudice auxdits pouvoirs à aucun degré ni d'aucune façon, mais seulement que l'argent revenant à la Couronne après le libre et complet exercice desdits droits et pouvoirs, devait, durant la vie de Sa Majesté, être versé au fonds consolidé. L'intention évidente de cette clause était que le droit de la Couronne d'accorder des récompenses sur les droits d'Amirauté et sur les droits de la Couronne en faveur de capteurs ou de personnes fournissant des renseignements en vue de la capture devait être maintenu ; mais rien n'étant expressément dit au sujet de libéralités faites en vue de relever des infortunes, on peut soutenir qu'en vertu du principe *expressio unius est exclusio alterius* on a eu l'intention de supprimer le droit de la Couronne à cet égard. En outre, le même argument s'appuie sur la rédaction de 1 et 2 Vict. c. 2, qui, en effet, remet en vigueur pendant le règne de la Reine Victoria l'Act de 1 Will. 4. c. 25. Il n'est pas actuellement nécessaire de trancher ce point, et Leurs Seigneuries admettront, en ce qui concerne cette affaire, que, durant les règnes du Roi Guillaume IV et de la Reine Victoria, ce droit de la Couronne relativement aux droits d'Amirauté et aux droits de la Couronne était limité à celui de récompenser les capteurs et les personnes fournissant des renseignements en vue de la capture. Il semble cependant qu'à la mort de la Reine Victoria son successeur, le Roi Edouard VII, ait été revêtu des droits d'Amirauté et des droits de la Couronne dans la même mesure que s'il n'y avait jamais existé de versement au fonds consolidé. En d'autres termes, les restrictions créées durant la vie du Roi Guillaume IV et de la Reine Victoria cessèrent de s'appliquer. Si, par conséquent, l'ancien droit de la Couronne de disposer de ces droits est actuellement diminué, il doit l'être en vertu de quelque statut établi après la mort de la Reine Victoria En d'autres termes, il doit l'être en vertu des Actes relatifs à la liste civile (1 Edw. 7. c. 4. et 1 Geo. 5. c. 28).

Par 1 Edw 7. c. 4. s. 1, il est disposé que les revenus héréditaires qui

devaient, en vertu de la section 2 de 1 et 2 Vict. c. 2., être versés et incorporés au fonds consolidé, seront, pendant la vie du Roi Edouard VII et six mois après, versés à l'Echiquier et feront partie du fonds consolidé. La section 9, sous-section 2, dispose que rien de ce qui est contenu dans l'Act, ne doit affecter des droits ou prérogatives alors susceptibles d'être exercés à l'égard de l'un quelconque des revenus héréditaires qui doivent, en vertu de cet Act, être versés à l'Echiquier et, par la sous-section 3 de la même section, le 1 et 2 Vict. c. 2 fut abrogé sauf exceptions sans importance. L'Act de 1 Geo. 5. c. 28 confirme dans les mêmes termes l'Act de 1 Edw. 7. c. 4 pour la vie de Sa Majesté actuelle et six mois après.

La question revient, par conséquent, à interprèter le sens et l'effet de la réserve contenue dans les derniers Acts relativement aux droits et pouvoirs de la Couronne alors susceptibles d'être exercés. On remarquera, par opposition aux Acts de 1 Will. 4. c. 25 et 1 et 2 Vict. c. 2, que la réserve n'est pas spéciale, mais générale dans ses termes. On doit remarquer également que ce n'est pas une réserve de droits et pouvoirs qui furent ou ont pu être exercés par un ou plusieurs souverains antérieurs (forme de réserve de certains des anciens Acts sur la liste civile) mais une réserve de droits et pouvoirs « alors susceptibles d'être exercés ». Ceci doit vouloir dire : pouvoirs qui n'ont pas été abrogés par Act du Parlement à l'époque à laquelle on se propose de les exercer. Pour déterminer la nature des droits et pouvoirs que l'on entendait réserver, il est permis de considérer l'objet pour lequel les Acts eux-mêmes et les Acts antérieurs ci-dessus mentionnés ont été édictés.

L'objet de chacun de ces Acts est une remise par la Couronne de ses revenus héréditaires en raison d'une allocation fixe accordée par le Parlement. On a eu l'intention, par chaque Act, de verser au fonds consolidé des revenus qui, autrement, seraient allés au souverain et non pas des revenus qui, en raison de l'exercice de quelques droits ou pouvoirs de la Couronne, ne seraient jamais allés au souverain. Dans les Acts de George IV, Guillaume IV et Victoria on a cherché à atteindre ce but par une énumération détaillée des droits réservés. Dans les Acts d'Edouard VII et de George V, on a essayé de l'atteindre par une réserve générale de tous droits. On pourrait difficilement soutenir que les droits et pouvoirs expressément réservés dans les premiers Acts ne sont pas compris dans la réserve générale contenue dans les derniers Acts. Si une telle prétention était bien fondée, la Couronne aurait perdu bien des droits dont l'existence est de grande importance pour l'intérêt public. Elle aurait perdu, par exemple, le droit d'accorder une allocation aux enfants naturels d'un bâtard mort sans testament ou de récompenser les capteurs ou d'autres personnes qui ont fourni des renseignements ayant provoqué la capture de marchandises ennemies. Il est de même importance pour l'intérêt public et pour les relations amicales avec les puissances neutres que la Couronne conserve le pouvoir de rendre, dans l'intérêt de sujets anglais ou de neutres, tel Ordre en Conseil analogue à celui qui a été rendu au début de la guerre avec le Danemark en 1807. La seule différence est que ce pouvoir n'a pas été

expressément réservé dans les récents Acts sur la liste civile. Selon l'avis de Leurs Seigneuries, il est beaucoup plus raisonnable de supposer que les termes généraux ont été employés pour couvrir un cas de ce genre, plutôt que de limiter les mots eux-mêmes, malgré leur généralité, à des droits et pouvoirs expressément réservés par les Acts antérieurs. Si les termes de la réserve actuellement en vigueur sont suffisants pour couvrir un droit de nature si importante et utile, on aurait tort, selon l'avis de Leurs Seigneuries, de prétendre qu'il a été détruit uniquement pour le motif qu'il avait cessé de pouvoir être exercé pendant les règnes du Roi Guillaume IV et de la Reine Victoria. Leurs Seigneuries déclarent donc que le pouvoir en question existe encore. Elles désirent cependant ajouter qu'elles n'expriment aucune opinion sur le point de savoir si le présent cas est un de ceux où ce pouvoir doit être exercé.

Il existe encore deux points dans l'argumentation qui méritent quelque considération. On a dit d'abord que la difficulté de reconnaître des gages sur marchandises ennemies capturées pourrait être moindre dans le cas d'un gagiste qui serait un national, que s'il était neutre. Dans le cas d'un neutre, il est évident que le payement du gage sur le produit de la vente des marchandises pourrait profiter directement à l'ennemi. La dette de l'ennemi serait ainsi payée aux frais du capteur, au lieu de laisser au neutre le soin de se faire payer en s'adressant aux tribunaux de l'ennemi. Un droit de capture en mer serait ainsi privé de ses avantages nationaux. D'autre part, si le gagiste est un national, son droit de s'adresser aux tribunaux ennemis est, sinon perdu, au moins suspendu par l'existence de l'état de guerre. Si le droit est perdu, la reconnaissance du gage, ne serait, dit-on, d'aucun avantage pour l'ennemi, mais seulement pour le sujet de Sa Majesté. Si le droit est simplement suspendu elle ne serait pas à l'avantage de l'ennemi, du moins jusqu'à la fin de la guerre, et la Cour, dit-on, ne doit prendre en considération que l'etat de guerre existant, sans être guidée par ce qui pourra se produire lorsque la guerre aura pris fin. Il peut y avoir quelque valeur dans ces considérations, mais, d'autre part, il faut se rappeler que, par courtoisie internationale, les Cours des Prises de ce pays ont, en général, étendu aux neutres les avantages consentis aux sujets de Sa Majesté et il serait difficile de faire une exception. De plus, tant dans le cas d'un neutre que dans celui d'un national, le gagiste peut avoir en main des biens appartenant à l'ennemi auquel il peut avoir recours pour le payement de sa dette ; et la Cour n'a aucun moyen d'investigation sur ce point.

La deuxième suggestion ne soulève pas la même difficulté. Elle consiste en ce que les règles établies dans les cas cites devraient être limitées aux transactions qui ont eu lieu pendant la guerre et que les gages créés *bona fide* avant le commencement de la guerre pourraient être reconnus, qu'ils soient detenus par des nationaux ou par des neutres. Il n'y a toutefois aucune autorité sur laquelle on puisse appuyer une telle distinction ; il en existe dans le sens contraire : voir l'affaire du *Tobago* (5 C. Rob. 218 ; 1 Eng. P. C. 456).

Aucune des suggestions qui précèdent n'a produit d'impression sérieuse sur Leurs Seigneuries et aucune ne pouvait être acceptée.

Pour ces motifs, Leurs Seigneuries aviseront humblement Sa Majesté que l'appel doit être rejeté.

Woolston.

Le jugement précédent dans l'affaire de l'*Odessa* s'applique également au cas de la cargaison du *Woolston*. La seule différence entre les deux causes est que l'*Odessa* était navire ennemi et le *Woolston* navire anglais. Leurs Seigneuries sont d'avis que les marchandises ennemies sur navire anglais au commencement des hostilités sont sujettes à prise maritime. Le point a été traité plus complètement dans le jugement rendu dans l'affaire du *Roumanian* (1).

Le fait que le *Woolston* était navire anglais est donc sans importance à moins qu'il ne soit nécessaire pour la Cour de se baser sur une présomption résultant du caractère du navire. Il n'est pas nécessaire de se baser sur une telle présomption lorsque, comme dans le cas actuel, tous les faits sont prouvés et que le caractère ennemi de la cargaison est complètement établi.

Dans ce cas également Leurs Seigneuries aviseront humblement Sa Majesté que l'appel doit être rejeté.

Du 11 novembre 1915. — Comité judiciaire du Conseil privé. — Lord Mersey, Lord Parker, Lord Sumner, Lord Parmoor, Sir E. Barton. — Avocats : Stibbard, Gibbons et Cᵉ pour les appelants ; le Solicitor du Trésor.

81

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 novembre 1915.

Marchandises, Caractère ennemi, Chine, Maison de commerce, Immatriculation au consulat allemand ; Sujet ennemi, Domicile commercial, Residence, Part sociale ; Associés anglais, Relations avec des associés allemands, Commerce avec l'ennemi, Part sociale, Confiscation.

Des marchandises appartenant à une maison de commerce immatriculée comme maison allemande au consulat allemand de Shang-Haï (Chine) sont des marchandises ennemies.

Il ne peut être allégué que des sujets ennemis ont acquis un domicile commercial en pays neutre alors qu'en fait ils n'y residaient pas ;

---

1. Voy. *suprà*, p. 411.

Et par suite leur part sociale dans des marchandises appartenant à une maison de commerce de Shang-Haï est confiscable.

Si des associés anglais ont continué leurs opérations avec des associés allemands après l'ouverture de la guerre, leur part dans des marchandises appartenant à l'entreprise commune est confiscable.

(Navire anglais *Eumaeus* [cargaison] 2e affaire)

La réclamation Karberg et Cie, ayant été réservée dans la sentence du 4 novembre 1915 (1), a fait l'objet, le 22 novembre, de la décision suivante :

Sir Samuel Evans, Président :

Les réclamants se présentent comme étant Arnhold Karberg et Cie de Shang-Haï, République chinoise, importateurs et exportateurs. Jusqu'à l'ouverture de la guerre leur maison comprenait quatre associés : Harry Edward Arnhold et Charles Herbert Arnhold, tous deux sujets britanniques, et Ernst Goetz et Max Niclassen, tous deux sujets allemands. Les parts des sujets britanniques étaient de 43 pour cent et celles des sujets allemands de 57 pour cent.

Les deux sujets britanniques habitaient Shang-Haï depuis quelques années. Goetz avait habité Londres et d'autres lieux et, d'après l'acte de société, il devait résider à l'étranger dans telles places qui seraient désignées par Harry Arnhold. Après la déclaration de guerre, il fut interné dans ce pays-ci. Comme Allemand, Niclassen résidait à Berlin et jusqu'à la guerre s'occupait des affaires de la succursale de Berlin.

La réclamation fut basée sur ce que les affaires de la maison étaient dirigées de Shang-Haï, siège social. La maison a été immatriculée au consulat allemand à Shang-Haï, comme maison allemande. On a admis qu'à l'époque de la saisie les marchandises saisies et actuellement réclamées étaient la propriété de la maison de Shang-Haï.

Elles furent réclamées : premièrement comme propriété de la maison de Shang-Haï ayant le caractère de sujet neutre. Subsidiairement, les parts des associés furent réclamées comme propriétés de sujets neutres et de sujets britanniques respectivement.

Sur le premier point, il a été soutenu que la maison avait un domicile neutre à Shang-Haï.

Sur le second point, en dehors d'un prétendu domicile commercial, il a été admis que les deux associés allemands étaient sujets de l'Empire allemand et que les deux autres associés étaient sujets de ce pays.

La réclamation doit être envisagée tant au point de vue de la firme qu'à celui de ses associés, en se référant au droit des prises.

En ce qui concerne la firme, on a soutenu qu'elle exerçait son commerce en territoire neutre, qu'elle devait donc être traitée comme une maison

(1) Voy. *suprà* p. 399.

de commerce neutre et que, en conséquence, sa propriété était exempte de confiscation résultant de capture en mer ou de saisie au port. En admettant, en vue seulement d'examiner cet argument, que cette firme puisse être traitée comme une entité distincte de ses quatre membres, il est reconnu que c'était une firme immatriculée au consulat allemand, conformément à la loi allemande et que l'affaire, ses biens et ses quatre associés étant placés sous la juridiction ou le contrôle des autorités consulaires allemandes en Chine la firme était susceptible d'être traitée, à tous égards, comme soumise à la loi allemande.

La firme elle-même, après la déclaration de guerre, prit cette position, à l'égard de quelques négociants anglais, d'être inscrite comme maison allemande et, en cette qualité, d'être empêchée par les autorités allemandes de Shang-Haï d'exécuter ses contrats avec un client anglais.

Shang-Haï est un port à traité en Orient et les négociants allemands sont, comme les négociants anglais et ceux des autres pays, soumis aux lois de leur pays respectif en ce qui concerne leurs opérations commerciales exécutées dans cette place. Je me reporterai plus spécialement plus loin aux relations des Européens faisant commerce ou habitant dans les pays d'Orient, lorsque j'examinerai la question du domicile commercial de sujets d'Etat occidentaux, faisant commerce actuellement dans les pays d'Orient.

En considérant l'immatriculation de la firme Arnhold Karberg et Cie à Shang-Haï comme maison allemande soumise à la loi allemande conformément au traité avec la Chine et jouissant des droits et privilèges d'exterritorialité, je suis d'avis que cette firme doit être traitée, en toutes matières soumises à la juridiction de la Cour des prises en temps de guerre, comme si elle était établie en Allemagne même. En d'autres termes, cette affaire à Shang-Haï doit être considérée comme une affaire ennemie, exploitée dans une maison de commerce ennemie.

On doit arriver au même résultat, à mon avis, en considérant la situation de la firme, non pas comme une entité séparée, comme on l'a soutenu, mais en la considérant plus exactement comme une association des quatre associés. Ceux-ci, bien que sujets de pays différents, convinrent d'exploiter en commun une affaire à Shang-Haï et, comme tels, ils étaient co-propriétaires, pour des parts et proportions diverses, des marchandises actuellement réclamées.

Quels étaient leurs caractères nationaux particuliers, à l'égard de cette affaire ? Ceux d'entre eux qui étaient sujets ennemis avaient-ils acquis un domicile commercial dans un pays neutre de façon à exempter leur propriété de confiscation *jure belli* ? Ceux qui étaient sujets anglais avaient-ils acquis un semblable domicile qui leur aurait assuré protection s'ils s'étaient engagés dans des affaires avec des associés ennemis ? Des associés qui se trouvent seulement réunis en une maison de commerce doivent-ils être considérés comme constituant une maison de commerce neutre ? Ou bien les sujets anglais associés dans une maison de commerce étaient-ils tenus de l'obligation de se retirer et passibles de pénalités à défaut de rupture lors de la déclaration de guerre ?

Le cas célèbre de l'*Indian Chief* [1800] (3. C. Rob. 12 ; 1 Eng. P. C. 251) a été invoqué comme étant la grande autorité relative à la doctrine du caractère persistant des négociants des pays occidentaux résidant et exerçant leur commerce dans les pays d'Orient. Quant à l'esprit de la doctrine qui a été discutée si heureusement et avec tant de dignité et de richesse de langage, c'est toujours à ce jugement classique que l'on devra se reporter. Mais on doit se souvenir que ce cas concernait ce qui était appelé le système des « factoreries » lequel n'existe plus depuis longtemps. La « factorerie », (pour employer les paroles de sir Francis Piggott, ancien Chief Justice de Hong Kong) était un établissement toléré par l'Etat dans lequel il était installé et qui, apparemment pour la convenance des parties, était soustrait, ainsi que les personnes y résidant, à l'application des lois locales ».

Le droit applicable à ce système archaïque et désuet est celui qui a été exposé par Lord Stowell dans le cas de l'*Indian Chief*, et il est suffisamment énoncé dans le passage suivant de la sentence :

« On doit rappeler que lorsque même une simple factorerie est fondée en Extrême-Orient, les Européens exerçant le commerce à l'abri et sous la protection de ces établissements sont considérés comme prenant le caractère national de l'association sous laquelle ils vivent et exercent leur commerce. C'est une règle du droit international s'appliquant spécialement à ces pays... En Chine et je puis dire généralement en Extrême-Orient, les personnes admises dans une factorerie ne sont pas connues sous leur caractère national propre et, n'étant pas admises à revêtir le caractére du pays, elles sont considérées seulement comme ayant le caractère de cette association ou factorerie ».

Depuis l'époque de l'*Indian Chief*, des changements considérables sont survenus quant aux conditions du commerce entre les États occidentaux et ceux d'Orient. Lord Stowell citait la phrase *Doris amara suam non intermiscuit undam*. Mais la mer qui ne change jamais et qui cependant, change toujours dans les limites imposées aux eaux, a cessé d'avoir une influence séparative entre les pays éloignés en temps de paix, spécialement depuis l'introduction et le développement de la navigation à vapeur. Elle est plutôt devenue un trait d'union qu'une séparation au point de vue commercial. Et les pays d'Orient sont depuis longtemps sortis du système des factoreries. Le commerce s'est développé et les grands Etats d'Orient ont consenti à accorder aux sujets et citoyens des nations européennes des privilèges d'exterritorialité d'une large portée, par traité ou autrement, qui dispensent ceux qui les ont obtenus de la soumission aux lois des Etats d'Orient dans lesquels ils résident et exercent leur commerce, et les autorisent à être régis, plus spécialement en ce qui concerne leur commerce, par les lois de leur propre Etat.

La Chine a accordé par traité les droits et privilèges d'exterritorialité aux principaux Etats européens. Une Cour suprême britannique siège à Shang-Haï. Des tribunaux consulaires ordinaires sont installés dans d'autres parties de la Chine. Il n'est pas nécessaire de donner des détails concernant

les privilèges. Les colonies britanniques sont actuellement régies par l'Ordre en Conseil de 1904 concernant la Chine et la Corée. Des dispositions analogues existent pour les autres pays d'Europe, y compris l'Allemagne ; et on peut dire brièvement que l'effet en est que non seulement les colonies européennes respectives sont soumises à leurs propres lois nationales, mais que les autorités chinoises ne peuvent exercer leur autorité dans les litiges entre les sujets ou citoyens des Etats Européens et d'autres étrangers.

Tout sujet britannique est tenu de se faire inscrire chaque année au consulat indiqué — voir l'Ordre en Conseil de 1904 concernant la Chine et la Corée, sect. 162. Les sujets des autres Etats doivent aussi le faire. Comme l'a dit un auteur : « Le registre est essentiel pour que le devoir de protection du Ministre puisse être exercé convenablement ; il serait même essentiel s'il n'y avait que des colonies indigènes et britanniques ; il est dix fois plus important lorsque la colonie étrangère comprend plusieurs nationalités. Si les moutons qui paissent dans la montagne n'étaient pas marqués, comment les bergers reconnaîtraient-ils leurs moutons ? ».

Dans le cas actuel les deux sujets britanniques se sont fait immatriculer au consulat britannique. Il paraissent cependant avoir consenti à ce que la firme fût immatriculée au consulat allemand comme maison allemande. Ce point a été nettement établi par les affidavits. Le fait et ses conséquences ont été plus pleinement établis par un affidavit du principal associé, M. Harry E. Arnhold, dans une affaire de prise soumise à la Cour des prises d'Alexandrie, celle du *Derfflinger* (1) comme suit :

« La maison Arnhold Karberg et Cie, pour les besoins de ses affaires en Chine, a été et est encore immatriculée au consulat d'Allemagne à Shang-Haï, conformément à la loi allemande et, tant que les affaires et les intérêts des associés dans ladite maison sont sous la juridiction ou le contrôle des autorités consulaires allemandes en Chine, ladite maison est sujette à être traitée à tous égards comme soumise à la loi allemande. En particulier, les autorités consulaires allemandes ne permettront pas, dans les limites de leur juridiction, la dissolution ou la liquidation de la maison, ni que sa propriété ou ses intérêts soient traités au détriment des droits des associés allemands, ni que les associés anglais reprennent la propriété et les biens de ladite maison ou continuent l'exploitation de l'affaire autrement qu'au profit de tous les associés ».

Tel est le caractère que les associés, par leurs actes, donnèrent à la maison.

On ne me demande pas, dans cette affaire, d'émettre une opinion sur le point de savoir si, actuellement, un sujet anglais peut acquérir un domicile civil dans un pays d'Orient, tel que la Chine.

La sentence *Tootal's Trusts, In re,* [1883] (52 L. J. Ch. 664 ; 23 Ch. D. 532) peut être ou non rendue à bon droit. Elle a été bien critiquée par des juristes et, récemment, elle a été contredite dans une sentence de la Cour suprême

(1) Voy. *suprà*, p. 384.

de l'Etat du Maine dans l'affaire *Mather* c/ *Cunningham* [1909] (105 Maine Reports 326 ; Atlantic Reporter, 809). La décision dans l'affaire actuellement soumise à la Cour n'implique pas cette question. Aucun des associés britanniques ne prétend avoir acquis un tel domicile. Ils affirment leur nationalité anglaise. Les deux associés allemands ne cherchent pas davantage à renoncer à leur domicile allemand.

Il n'est pas nécessaire non plus de rendre une décision sur la question générale de savoir si, au point de vue du droit des prises, un domicile commercial peut être acquis par des Européens dans les pays d'Orient. Je crois que cela doit dépendre des circonstances. Par exemple, il est difficile de trouver une bonne raison empêchant un sujet anglais d'avoir un domicile commercial dans un pays comme le Japon, dans lequel la juridiction consulaire et les privilège d'exterritorialité ont été abolis depuis quelques années. Domicile est une expression qui échappe à une définition scientifique.

Mais la définition du domicile commercial donnée par le professeur Dicey est suffisamment claire et appropriée aux besoins pratiques ; elle entend par là « une résidence dans un pays dans un but commercial, qui fait contribuer le commerce ou les affaires d'une personne aux ressources dudit pays et qui, en conséquence, rend raisonnable que son caractère hostile, ami ou neutre soit déterminé en se référant au caractére dudit pays ». (Dicey, Conflict of. Laws, 2e Ed. 1908, p. 742).

Aucun des associés allemands ne résidait à Shang-Haï. L'un deux avait sa résidence à Berlin. La part de celui-ci dans les marchandises réclamées serait en conséquence sujette en tous cas à capture et à confiscation comme prise, même si l'association constituait une maison de commerce neutre. La part de l'autre était également confiscable comme appartenant à un ennemi, attendu qu'il ne résidait pas dans l'endroit où il est suggéré qu'il aurait acquis un domicile commercial. En tout état de cause, vu les conditions d'exterritorialité des commerçants européens à Shang-Haï, mon avis est qu'aucun des associés, anglais ou allemands, n'a acquis, ni ne pouvait avoir acquis, dans les circonstances de la présente affaire, un domicile commercial neutre à Shang-Haï.

J'ai déjà exposé que l'association qui a été immatriculée comme maison allemande conformément aux priviléges d'exterritorialité accordés à l'Allemagne, ne peut pas être considérée comme une maison de commerce neutre à Shang-Haï. Je ne sais pas comment cette affaire pourrait être regardée autrement que comme une affaire ennemie. Elle doit, à mon avis, être traitée comme une maison de commerce ennemie tout comme si les autorités allemandes et la communauté allemande sous le contrôle desquelles et au milieu de laquelle elle était établie étaient dans une colonie allemande ou en Allemagne même.

Cela étant, je condamne les 57/100 de Goetz et Niclassen dans les marchandises, comme propriété ennemie, pour être confisqués par la Couronne en vertu des droits d'Amirauté.

Le point de savoir si les 43/100 revenant à H. E. Arnhold et C. H. Arnhold

doivent être condamnés dépend des mesures prises par eux en temps opportun en vue de se retirer de l'affaire. Malheureusement, les faits soumis à la Cour au sujet de la part, s'il y en eut une, qu'ils ont prise dans les affaires de la maison depuis l'ouverture de la guerre sont minces et le point reste douteux, même d'après leurs propres déclarations. Le deuxième affidavit de C. H. Arnhold dit que lui et son frère, « au mois de mai 1915 cessèrent l'un et l'autre d'intervenir ou de prendre part dans les affaires de Arnhold Karberg et Cie, à Shang-Haï ou ailleurs en Chine ». Il est exposé qu'ils créèrent une affaire personnelle en janvier 1915 et que, depuis janvier, ils ont seulement recouvré l'actif et payé les dettes de l'ancienne affaire. Ils semblent avoir été en rapport avec le Board of Trade anglais. Aucune preuve n'est fournie pour la période s'étendant du 4 août 1914 à janvier 1915.

Le Procureur Général s'est basé sur une lettre du 25 septembre 1914, écrite au nom de la firme à Weis et Co. Je me suis assuré que cette lettre avait été écrite par Goetz. Je ne crois pas cette lettre suffisante pour démontrer que les associés anglais avaient continué à participer à l'affaire.

M. Bevan, pour les réclamants, a dit qu'il demanderait le témoignage de C. H. Arnhold, mais celui-ci n'a pas été convoqué.

Dans cet état de la preuve, je ne propose pas de rendre une sentence définitive relativement aux parts des associés anglais. Si, par suite d'enquête complémentaire de la part du Procureur Général, il lui apparaît qu'il n'ont pas continué leurs opérations avec les associés allemands postérieurement à la guerre de façon à rendre leurs parts susceptibles de confiscation, une requête pourra être adressée à la Cour en vue de la relaxe de leurs parts. S'il en est différemment, H. E. Arnhold et C. H. Arnhold devront prouver à la Cour, dans un délai raisonnable, ce qu'ils ont fait pour mettre fin à leur association dans l'affaire après le commencement de la guerre.

En conséquence je laisse au Procureur Général et à MM. H. E. et C. H. Arnhold la faculté de présenter requête pour les parts de ces derniers.

Du 22 novembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Le Solicitor du Trésor pour le Procureur Général ; Coward et Hawskley, Sons et Chance pour Arnhold Karberg et Co.

82

Haute Cour de Justice
Division d'Amirauté (en matière de prises), 22 novembre 1915.

COUR DES PRISES. COMPÉTENCE, CONTESTATION ENTRE LE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET LE PROPRIÉTAIRE DE LA CARGAISON, FRET, MARCHANDISES SAISIES ET RELAXÉES, COUR DE COMMON LAW, ACTION CONTRACTUELLE.

La Cour des prises a compétence pour connaître de la réclamation d'un propriétaire de navire tendant à être payé du fret et dirigée contre le propriétaire d'une partie de la cargaison qui, après avoir été saisie, a été relaxée ;

Et cette compétence n'est pas mise en échec par le fait qu'il a été statué par une Cour de common law sur une action en paiement du fret basée sur les contrats intervenus entre l'armateur et le chargeur.

(Navire anglais *St.-Helena* [cargaison]).

La Phosphate Mining C° chargea à Tampa, Floride, sur le navire anglais *St-Helena*, de la St-Enoch Shipping C°, 2.550 tonnes de phosphate à destination de Hambourg, à l'ordre des chargeurs. En vertu de la charte partie, les armateurs avaient un gage sur la cargaison pour la totalité du fret. Le 3 août 1914, le *St-Helena* recevait, de l'Amirauté, avis de débarquer la cargaison dans un port du Royaume-Uni. Le 4 août, par l'effet de l'ouverture de la guerre, il devenait impossible et illégal pour le navire de se rendre à Hambourg. Le 7 août, le capitaine recevait du propriétaire l'ordre de se rendre à Manchester, ce qu'il fit. Le 12, la cargaison était saisie comme prise et le navire était envoyé à Runcorn où le déchargement fut effectué. Le Procureur Général relâcha le phosphate lequel fut déposé aux mains de la Manchester Ship Canal C° sous réserve du gage de l'armateur pour fret. Le 16 décembre, les propriétaires versaient 1.680 livres sterling pour fret afin de recouvrer le phosphate, mais en faisant leurs réserves. L'armateur engagea contre la Phosphate Mining C°, devant la Division du Banc du Roi, une action tendant à faire juger qu'il avait droit à la susdite somme ou à toute autre somme *pro rata itineris*. Le juge Rowlatt repoussa cette demande. L'armateur fit appel, dont il se désista postérieurement à la sentence de sir Samuel Evans. Le 30 septembre, il présenta à la Cour des prises sa demande de fret ; on invoqua pour lui que cette demande était de la compétence de la Cour des prises, que le fait de s'être adressé à une Cour de common law n'éteignait pas la compétence de la Cour des prises et que, d'ailleurs, les deux actions n'avaient pas la même base.

Sir Samuel Evans, président :

J'aurais désiré avoir l'aide de la Cour d'Appel s'il avait pu m'être donné ; mais les réclamants, les propriétaires du navire, ont droit à ma sentence sur la réclamation qu'ils ont présentée et je dois la rendre.

Ils réclament certaines sommes au lieu du fret pour le transport de la cargaison, qui consistait en roche phosphateuse, depuis le port d'embarque-

ment jusqu'au moment où le navire a été dérouté et où la cargaison a été débarquée ailleurs.

Il apparaît qu'il y avait à bord un chargement de coton et de blé, au sujet desquels il a été rendu une sentence de condamnation comme prise. Il y a eu également saisie du phosphate dont nous nous occupons actuellement. Mais de nouvelles enquêtes ont été faites par les soins du Procureur Général et, au bout d'un certain temps, cette cargaison a été restituée au propriétaire, la Phosphate Mining Cº, sous réserve de toutes questions qui pourraient surgir entre elle et les propriétaires du navire.

La question posée devant moi est de savoir si oui ou non les réclamants ont droit à une enquête sur le point de savoir si quelque somme et, dans l'affirmative, quelle somme devrait leur être allouée relativement au fret pour le transport de la cargaison aussi loin qu'ils l'ont transportée. L'objection préliminaire qui a été soulevée est que les plaignants ont déjà choisi un autre tribunal, à la juridiction duquel ils ressortissaient, à savoir un des juges de la Division du Banc du Roi.

Une instance a été engagée devant la Division du Banc du Roi et a été jugée par M. le juge Rowlatt ; cette action est actuellement pendante devant la Cour d'Appel et il y sera donné suite à moins de désistement.

Il est dit que M. le juge Rowlatt s'est prononcé sur la question même que l'on me demande de trancher ici et on soutient, en conséquence, qu'il y a chose jugée et que la Cour n'a pas le droit de s'en occuper.

Je ne pense pas que M. le juge Rowlatt ait jugé la question que je suis appelé à trancher. L'affaire portée devant M. le juge Rowlatt était une action, basée sur un contrat, relative à une certaine somme due pour fret, la somme indiquée sur le connaissement ou une somme à déterminer *pro rata itineris*, comme il a été dit dans un passage du jugement selon le *quantum meruit*. Je ne vois pas qu'il ait été demandé à l'éminent juge de procéder d'après les principes applicables aux cas de cette nature devant la Cour des prises. Le plaignant ne s'est pas présenté devant lui pour dire : « Nous n'avons, d'après le common law — d'après la loi municipale — droit à rien, mais nous espérons que vous ferez l'application des principes d'équité qui ont été appliqués par la Cour des prises et que vous nous accorderez une certaine somme au lieu du fret total ». Cette requête n'a jamais été présentée et l'éminent juge ne s'est jamais prononcé sur une semblable demande. Il a décidé et jugé sur la réclamation qui lui a été soumise, réclamation basée sur la loi municipale.

Les plaignants se présentent maintenant ici et disent que la Division du Banc du Roi n'avait pas une compétence autorisant l'éminent juge à traiter la question sur le pied sur lequel elle doit être traitée devant cette Cour. En conséquence, ils disent : « En ce qui concerne notre réclamation actuelle, nous ne l'avons pas produite devant la Cour du Banc du Roi et nous ne pouvions pas le faire puisque celle-ci n'était pas compétente ». Devant cette Cour, j'ai compétence pour m'en occuper s'il s'agit d'une question résultant d'une saisie comme prise et je crois qu'il est parfaitement clair, d'après les preuves, non seulement qu'il y a eu saisie de cette

cargaison comme prise, mais que des droits comme ceux que les plaignants ont relativement au transport de la cargaison doivent être définis conformément aux principes applicables en matière de prise. Le fret ou la somme au lieu de fret auxquels ils peuvent avoir droit dépendent de certains éléments qui sont les conséquences de la saisie comme prise par le Procureur Général.

J'ai examiné complètement les décisions de mes prédécesseurs à la Cour des prises et celles relatives à des questions similaires portées dans des temps anciens devant le Banc du Roi et j'ai exposé mes conclusions dans l'affaire du *Corsican Prince* (1). Il est tout à fait inutile que je répète ce que j'ai dit alors. Je pense que cette réclamation rentre dans le cas du *Corsican Prince*. Les faits des deux affaires diffèrent, mais je pense que les principes applicables sont les mêmes et que les réclamants ont droit à une ordonnance de renvoi devant le Registrar pour décider quelle somme doit leur être allouée, s'il y a lieu, du chef du fret pour transport de cette cargaison.

Du 22 novembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). – Sir Samuel Evans, président. — Avocats : Lawless et C°, W. A. Crump et Son ; le Solicitor du Trésor.

83

Haute Cour de Justice
(Division d'Amirauté (en matière de prises), 29 novembre 1915.

Marchandises sur navire ennemi, Caractère ennemi, Société ennemie, Société neutre, Connaissement, Commission de vendre, Vente, Transfert de propriété, Prix de vente, Droit de disposer des marchandises, Traite.

Lorsqu'il résulte des circonstances de la cause que des marchandises, saisies sur navire ennemi, ont été expédiées par une société neutre à une société ennemie de telle façon que la société ennemie à qui le connaissement a été endossé n'était pas seulement chargée de les vendre à commission mais en était devenue propriétaire, la réclamation de la société neutre doit être écartée ;

Et tel est le cas si la société ennemie n'est pas comptable du prix réel de vente et si la société neutre ne s'est réservé aucun droit de disposer des marchandises ;

Peu importe qu'à la suite d'un accord entre les parties les traites destinées à couvrir du prix le vendeur aient été tirées sur un sujet britannique.

---

(1) Voy. *supra* p. 175.

(Navire allemand *Kronprinzessin Cecilie* [cargaison]).

Sir Samuel Evans, président :

L'objet du différend dans cette procédure est une consignation de 350 tonnes de plomb en saumon, chargées sur le vapeur *Kronprinzessin Cecilie*, de la Hamburg Amerika Linie, expédiées de New-York à Hambourg.

Les marchandises étaient consignées par l'American Smelting and Refining C°, société de l'Etat de New-Jersey, Etats-Unis d'Amérique, réclamante. La consignation a été faite suivant connaissement à l'ordre des chargeurs, à Hambourg. Les connaissements ont été endossés par l'American Smelting and Refining C° à la « Metallgesellschaft ou à son ordre » et ont été envoyés à la Metallgesellschaft à son siège social, à Francfort. L'expédition a eu lieu à la fin de juillet 1914 et les marchandises ont été saisies à Falmouth le 5 août 1914.

Le point à juger est si, à l'époque de la saisie, les marchandises étaient la propriété de l'American Smelting and Refining C° ou celle de la Metallgesellschaft, ou, en d'autres termes, si elles étaient la propriété de citoyens neutres ou de sujets ennemis.

La Metallgesellschaft est une société allemande bien connue comme un des plus grands commerçants en métaux du monde avant la guerre actuelle. La prétention des réclamants est que cette société ennemie a seulement agi dans cette affaire comme agent de vente pour leur compte et qu'elle n'avait aucun droit de propriété sur les marchandises. Il y a lieu d'exposer les relations commerciales existant entre les sociétés américaine et allemande.

En 1909, un accord, désigné sous le nom de « Convention du plomb en saumons » intervint entre certains producteurs de plomb d'Espagne, de France, des Etats-Unis, de Belgique et d'Allemagne. Il concernait la vente en Europe du plomb produit dans ces divers pays. C'était ce que l'on nomme quelquefois un « syndicat » ou une « combinaison ». Six maisons distinctes, établies dans les pays de production, et trois autres, représentées par la Metallgesellschaft, de Francfort, entrèrent dans cette combinaison et y étaient désignées comme les « producteurs » ; la Metallgesellschaft d'Allemagne et MM. Henry R. Merton et C° Lim., de Londres, étaient désignés comme « agents pour la vente ».

Le syndicat était régi par un accord du 19 mars 1909. Celui-ci a été produit et on peut s'y référer pour ses termes. Parmi les « producteurs » se trouvait l'American Smelting and Refining C°, de New-York, c'est-à-dire les réclamants actuels. Plus tard, en 1913, les réclamants se retirèrent de la « Convention » « en raison d'une certaine législation du Congrès des Etats-Unis et de l'attitude des fonctionnaires publics des Etats-Unis à l'égard de transactions commerciales d'un certain type. »

Leur retraite, cependant, était plus illusoire que réelle, car, aussitôt, d'après leurs propres déclarations, ils passèrent avec la Metallgesellschaft un arrangement qui leur assura les avantages résultant de l'ancien accord, ce par quoi ils paraissaient se couvrir contre les conséquences possibles « d'une législation du Congrès des Etats-Unis » qu'ils prévoyaient et

« de l'attitude des fonctionnaires publics des Etats-Unis à l'égard de tran-actions commerciales d'un certain type. » La preuve en est que, dans l'instance actuelle, les réclamants se sont reportés à l'accord de 1909 pour établir et baser leur réclamation. L'accord nouveau résultait d'une correspondance qui a eu lieu entre le 29 mai 1913 et le 21 août 1913. Bien que peu désireux d'encombrer ce jugement par la production de lettres, je crois cependant convenable que la correspondance soit produite et parle par elle-même. La voici :

« De l'American Smelting and Refining C°, 165, Broadway, New-York. New-York, 29 mai 1913. A MM. Metallgesellschaft, Francfort, Allemagne. Messieurs. Ainsi que nous l'avons exposé à M. Richard Merton lors de son séjour à New-York, nous avons pensé, depuis quelque temps, pour les motifs exposés à M. Merton, qu'il conviendrait, pour notre Compagnie, de se retirer de la Convention du plomb en saumons, dont nous avons fait partie pendant ces trois dernières années. L'accord actuel expire le 31 décembre, moyennant avis préalable de retrait ou dénonciation avant le 30 juin de cette année. En conséquence nous désirons donner l'avis nécessaire de retrait et nous vous prions de bien vouloir le transmettre aux autres membres de la Convention par lettre ou bien à la réunion convoquée pour le 25 juin.

« La situation est telle que nous vous serions très obligés si, d'un consentement unanime, nous pouvions être relevés de notre engagement envers les autres membres de la Convention du plomb à la date du 30 juin. Pouvons-nous vous prier de présenter cette demande?

« Si ce retrait devient effectif à ce moment, nous désirons désigner votre société et MM. Henry R. Merton et C° Lim. comme agents pour la vente de tout le plomb en saumons que nous désirerons vendre sur le continent européen et en Grande-Bretagne pendant une période d'un an, l'arrangement devant être renouvelé d'année en année avec préavis de six mois.

« Nous vous aviserons en temps opportun de la quantité de plomb que nous désirons que vous vendiez pour notre compte, laissant la destination à votre convenance, en ayant en vue toutefois les ports de livraison les plus économiques et nous demandons à être payé de notre plomb au même prix, mois par mois, que celui que vous obtenez pour le même plomb que vous pouvez vendre aux mêmes époques et pour des livraisons similaires pour le compte de tiers ou pour le compte de votre société. Veuillez nous dire si cet arrangement est à votre convenance et, dans ce cas, les contrats peuvent être rédigés. Si vous le préférez, le contrat pourra être rédigé par votre avocat et être envoyé ici pour notre approbation, ou bien nous dresserons un projet et nous ferons de même, vous l'envoyant pour votre approbation. En attendant vos nouvelles, nous sommes respectueusement vôtres. (Signé) Edward Brush ».

« De l'American Metal C° Ld., 52, Broadway, New-York, 26 juin 1913. A M. Edward Brush, Vice-Président de l'American Smelting and Refining C°, New-York. Cher Monsieur. Nous venons de recevoir un câble de nos amis de Francfort ainsi conçu ;

« Convention du plomb a été renouvelée jusqu'au 31 décembre 1914. Nous avons arrangé pour l'American Smelting and Refining C° conformément à sa lettre du 29 mai. La déclaration ne partage pas l'opinion de l'American Smelting and Refining C°. Avons écrit longuement à ce sujet. Il n'est pas du tout question pour nous de vendre pour son compte en dehors de la Convention. Avons été obligés d'aviser la Convention de la vente de 400 tonnes à Londres, mais nous, Merton et American Metal Company, n'y participons pas. Afin de donner satisfaction à nos amis, nous avons arrangé une autre déclaration de 2.000 tonnes mai, mais ceci ne doit pas être considéré comme un précédent. Afin de l'assister, nous sommes disposés à céder en outre à l'American Smelting and Refining C° 2.000 tonnes de notre déclaration de mai. » J'ai essayé de vous consulter par téléphone au sujet de ce câble, mais comme je n'y ai pas réussi, je vous suggérerai de vouloir bien me faire savoir quand il vous conviendrait d'en discuter avec moi. Votre bien dévoué (Signé) C. M. Loeb ».

« De l'American Smelting and Refining C°, 165, Broadway. New-York. New-York, 11 juillet 1913. A MM. Metallgesellschaft et Henry R. Merton and C°. Messieurs. Nous avons reçu avis que la Convention du plomb, qui a vendu notre plomb et celui d'autres producteurs conjointement pendant les trois ou quatre dernières années, nous avait, à notre demande, relevés de notre participation à la Convention à dater du 30 juin 1913.

« Cette demande avait été faite par nous, non pas pour le motif que nous ne serions pas satisfaits du résultat des ventes faites par vous comme agents, pour la vente, de la Convention du plomb, mais en raison de considérations locales et personnelles. Nous désirons, en conséquence, conclure un arrangement avec vous, à partir du 1er juillet, en vertu duquel vous agiriez comme agents de cette Compagnie en vendant tout le plomb en saumons que nous pourrions avoir à vendre sur le continent européen ou en Grande-Bretagne, pendant la fin de cette année et l'année 1914. Nous vous payerons les mêmes commissions que celles qui vous ont été payées par nous dans le passé. Nous vous aviserons le 1er de chaque mois de la quantité que nous désirons que vous vendiez sur embarquement pendant le mois suivant et nous vous dirons, aussi approximativement que possible, quelle est la quantité que nous espérons avoir à vendre pour embarquer dans le second mois suivant. Nous consentirions à accepter de vous une proportion de vos ventes totales pour expédition sur chaque mois, égale à la proportion existant entre le plomb que nous vous indiquons pour être embarqué chaque mois et le total expédié pour tous vos clients chaque mois. Le prix qui nous sera payé sera celui payé par vous à vos autres clients pour des expéditions et livraisons similaires. Nous espérons que vous nous tiendrez au courant chaque mois de la situation du marché, de l'état de vos ventes, de celui du plomb invendu qui vous aurait été remis pour vente et que vous nous donnerez des renseignements complets sur les livraisons et les prix obtenus afin de nous permettre d'avoir devant nous des statistiques suffisantes pour nous indiquer que nous avons reçu attribution proportionnelle des ventes, des ordres d'expédition et des prix.

« Cet accord sera prorogé par nous pour des périodes de 12 mois après 1914, à moins que nous ne vous donnions avis, avant le 1er juillet précédent, de notre intention de le résilier. En d'autres termes, sauf avis de résiliation de notre part avant le 1er juillet 1914, l'accord continuera pour l'année 1915 et ainsi de suite. Nous comptons que cet accord sera à notre satisfaction mutuelle. Vos bien dévoués (Signé). Edward Brush ».

« De la Metallgesellschaft, Francfort, 21 août 1913. A M. Edward Brush, Vice-Président American Smelting and Refining Co New-York. Cher Monsieur. Nous avons le plaisir de vous informer que nous avons eu l'occasion de discuter avec M. Loeb de votre lettre du 11 juillet et que nous acceptons l'accord qu'elle énonce. Nous avons prié l'American Metal Co de vous expliquer comment nous en comprenons le fonctionnement.

« M. Loeb nous dit qu'il vous a expliqué comment les déclarations ont été faites à ce sujet par un certain nombre de producteurs et vous comprendrez donc que nous ne pouvons pas, du jour au lendemain, apporter les changements que vous désirez. Nous comprenons cependant, d'après M. Loeb, que jusqu'à ce que nous ayons pris nos dispositions pour être d'accord avec vos conditions, vous nous laisserez tout le temps nécessaire pour nous y conformer. Nous pouvons vous assurer que ceci sera fait aussi vite que les circonstances le permettront.

« Vous aurez vu, d'après les récentes déclarations, qu'un certain nombre de fondeurs se sont abstenus de produire des déclarations pour août et septembre afin d'atteindre le but mentionné, et nous espérons que, sous quelques mois, la déclaration relative aux mois respectifs sera en concordance absolue avec les quantités disponibles pour lesdits mois.

« Entre temps, les comptes seront naturellement établis comme précédemment. Il pourra y avoir des variations légères quant aux expéditions, inévitables dans les circonstances présentes, attribuables aux différences de temps de transit selon la situation géographique des différents fondeurs et, de plus, notre but est de répartir les plus grandes quantités de la façon la plus avantageuse au syndicat.

« Nous désirons enfin vous donner l'assurance que nous sommes en pleine sympathie avec votre attitude et que nous prendrons toutes dispositions, le plus tôt possible, à votre entière satisfaction.

« Vos dévoués : Metallgesellschaft. Henry R. Merton et Co Lim. ».

Il est maintenant nécessaire d'exposer les faits relatifs aux consignations spéciales dont la Cour doit s'occuper.

Les instructions pour le chargement des marchandises furent envoyées par la Metallgesellschaft aux réclamants américains le 21 juin 1914, pour embarquement en juillet, à ordre c. i. f. Hambourg. Les marchandises ont été chargées vers fin juillet par l'American Smelting and Refining Co sur le *Kronprinzessin Cecilie.*

Le 27 juillet, une facture a été envoyée à la Metallgesellschaft, à un prix provisoire de 6.241 l. st. 3 s. 3 d. (suivant les conditions de l'accord) avec avis portant que l'American Smelting and Refining Co avait disposé pour cette somme sur MM. Henry R. Merton et Co Lim.

Les connaissements et les certificats d'assurance furent aussi envoyés à la Metallgesellschaft, endossés à son ordre. Le même jour, l'American Smelting and Refining C°, par l'entremise de ses banquiers, envoya à MM. Henry R. Merton et C° Lim. copie de la facture avec traite à vue pour le montant, y compris d'autres sommes relatives à des expéditions faites directement à Henry R. Merton et C° Lim. MM. Henry R. Merton et C° Lim. refusèrent de payer les 6.241 l. st. 3 s. 3 d. à la présentation de la traite, le ou vers le 8 août, date postérieure à la saisie.

Le premier exposé de la réclamation de l'American Smelting and Refining C° a été fait sous serment par son vice-président, M. Edward Brush, à New-York, le 25 août 1914 et il a été envoyé en temps voulu par les avocats de l'American Smelting and Refining C° au Procureur Général.

Il est important, en raison de ce qui a été soutenu au cours des débats, d'en indiquer le contenu. Le motif invoqué était que, bien que « vendues » à la Metallgesellschaft, les marchandises restaient la propriété de l'American Smelting and Refining C°, attendu que sa traite tirée pour le prix sur MM. Henry R. Merton et C° Lim. n'avait pas été payée. La transaction entre l'American Smelting and Refining C° et la Metallgesellschaft et deux transactions similaires avec MM. Henry R. Merton et C° Lim. (tous deux prétendus simples agents) y étaient mentionnées comme des ventes. L'expression « vente » était reproduite une demi-douzaine de fois dans l'exposé sous serment. On a dit par la suite qu'elle avait été employée par erreur.

On a déposé également que les connaissements avec les factures et autres documents furent épinglés à la traite et envoyés à MM. Henry R. Merton et C° Lim. Tel ne fut pas. Ils ont été adressés directement à la Metallgesellschaft avec endossement en sa faveur.

La déposition continue ainsi :

« La traite a été dûment présentée à MM. Henry R. Merton et C° Lim. qui ont avisé l'American Smelting and Refining C° que, avec son approbation, on payerait pour les deux lots de plomb expédiés à Liverpool et Bristol (pour MM. Henry R. Merton et C° Lim.), mais que, en raison de la guerre, ils ne pouvaient ni ne voulaient payer pour le plomb « vendu » à la Metallgesellschaft de Francfort. L'American Smelting and Refining C° y consentit ».

Les documents par lesquels MM. Henry R. Merton et C° Lim. furent ainsi avisés et ceux par lesquels l'American Smelting and Refining C° accepta, n'ont pas été produits.

Je ne m'arrêterai pas à la première réclamation formelle du 19 septembre 1914, ni à la seconde de novembre 1914. Dans la seconde, l'explication de l'envoi des connaissements et autres documents d'expédition à la Metallgesellschaft et de la traite à MM. Henry R. Merton et C° Lim. a été ainsi donnée :

« Suivant accord entre la Compagnie réclamante, la Metallgesellschaft de Francfort et MM. Henry R. Merton et C° Lim, une manière d'agir exceptionnelle a été suivie dans le cas d'expédition de plomb par la Compagnie réclamante, consignée à la Metallgesellschaft de Francfort, en vertu de

laquelle MM. Henry R. Merton et Cº Lim. faisaient régulièrement honneur aux traites tirées par la Compagnie réclamante pour lesdits chargements, sans présentation des connaissements, ces documents étant adressés directement à la Metallgesellschaft de Francfort ».

Il n'a été produit aucun document témoignant de cet accord, de sorte qu'il n'est pas possible d'en déterminer l'effet légal exact. Ce qui doit être légitimement déduit de cette déposition est cependant que les réclamants consentaient à envoyer les documents à la Compagnie allemande et à s'adresser seulement à la Compagnie anglaise pour le payement. Je ne vois aucune raison pour supposer que cet accord ne formait pas une entente à trois suivant laquelle l'American Smelting and Refining Cº serait fondée à intenter une action contre MM. Henry R. Merton et Cº Lim. pour n'avoir pas fait honneur à la traite pour le montant des marchandises consignées suivant connaissement à la Metallgesellschaft. La déclaration déjà visée, portant que l'American Smelting and Refining Cº approuva et admit la proposition de MM. Henry R. Merton et Cº Lim. de ne pas payer la part de la traite concernant la Metallgesellschaft, est compatible avec un semblable accord.

La façon de procéder, qui impliquait des transactions avec les autres « producteurs » désignés dans l'accord de 1909 ainsi qu'avec les réclamants, était compliquée.

Afin d'éviter d'entrer dans des détails oiseux, je résumerai les éléments qui semblent porter sur la question en discussion, à savoir si les transactions étaient ou non des ventes à la Compagnie allemande. Les divers producteurs devaient informer, quelque temps à l'avance, la Metallgesellschaft des quantités qu'ils estimaient produire et livrer durant un mois donné. Les ventes pour ce mois étaient alors réparties par la Metallgesellschaft entre les producteurs dans des proportions convenues. Les instructions d'expédition étaient envoyées par la Metallgesellschaft à la compagnie réclamante. Celle-ci expédiait les marchandises en conséquence.

Les factures envoyées par les chargeurs étaient provisoires et étaient établies à un prix déterminé. Les connaissements, factures et documents d'expédition étaient envoyés, endossés à la Metallgesellschaft. Des copies des factures avec traites à vue, étaient adressées à MM. Henry R. Merton et Cº Lim. pour le montant provisoirement fixé. Après l'embarquement, la Compagnie réclamante n'avait plus rien à faire avec les marchandises. Elle ignorait comment la Metallgesellschaft en disposait. Elle n'a jamais connu un seul acheteur des marchandises. Pour employer les paroles de M. Busch, le représentant du réclamant : « Dans aucun des états fournis par la Metallgesellschaft ou de toute autre manière, la compagnie réclamante n'a jamais été informée de l'identité des individus qui achetaient à la Metallgesellschaft, ni des places, en Allemagne ou ailleurs, auxquelles le plomb était expédié après vente ; qu'une consignation faite par l'American Smelting and Refining Cº à Hambourg, comme par exemple celle du *Kronprinzessin Cecilie*, ait pu être destinée à transbordement ou expédition à des acheteurs en Russie ou dans les pays Scandinaves ».

Le prix qui devait être payé aux plaignants pour les marchandises paraît aussi être important. Si la Metallgesellschaft était simplement agent, il en résulterait qu'elle devrait compte à ses mandants de la somme exacte pour laquelle les marchandises ont été vendues moins, bien entendu, sa commission ou autres déductions convenables. Mais la somme dont il était tenu compte n'était pas, en fait, celle pour laquelle les marchandises auraient été vendues, mais une somme fixée en tenant compte des ventes de plomb livré par d'autres producteurs (y compris la Metallgesellschaft elle-même) et à d'autres époques. La description du prix à payer, dans la lettre du 11 juillet 1913, est la suivante : « Le prix qui nous sera payé sera celui payé par vous à vos autres clients pour des expéditions et livraisons similaires ».

Cela peut être ou non une description précise de ce qui s'est passé, mais cela montre clairement que la Metallgesellschaft n'était pas comptable envers l'American Smelting and Refining C° comme mandant, des sommes effectivement reçues par elle, comme agent, des acheteurs auxquels elle vendait les marchandises. L'expression « prix à payer » est propre à désigner une vente et non pas un compte à rendre par un agent pour « sommes reçues ». Une somme peut être supérieure ou inférieure à l'autre.

On a produit certains comptes relatifs à des déclarations de février 1914 et à des ventes d'avril. Les ventes ont été décomptées en leur appliquant les prix obtenus pour des marchandises d'une douzaine de Compagnies vendues à une époque qui n'a pas été établie. Un exemple du fonctionnement de ce système peut être tiré de ces comptes. La déclaration totale faite en février pour vente sur le continent était de 20.210 tonnes. Sur ce total, une quantité de 2.176 tonnes fut attribuée à la Compagnie réclamante. Des instructions furent données pour chargement en avril. La Compagnie réclamante a, en conformité, chargé 2.176 tonnes entre le 6 et le 17 avril.

Le prix dont la Metallgesellschaft a crédité l'American Smelting and Refining C° était de 18 l. 5 s. 7 d. par tonne. Aucun renseignement n'a été fourni relativement au prix des marchandises propres du réclamant ou à la somme réalisée par elles. Les 18 l. 5 s. 7 d. étaient un prix moyen alloué pour les 20.210 tonnes déclarées en février et vendues, d'après le conseil des réclamants, à une autre époque.

J'ai envisagé deux prix auxquels divers lots furent vendus suivant l'état F. 1, l'un bas, l'autre élevé : 17 l. 9 s. 4 d. et 19 l. 7 s. 7 d. Si le plomb des réclamants avait été vendu à l'un de ces prix en avril, ils auraient été crédités par la Metallgesellschaft de 1.768 livres de plus que ce qu'auraient produit les marchandises dans un cas et de 2.393 l. 12 s. de moins dans l'autre cas. Ce qui précède ne me semble compatible qu'avec une vente des marchandises par la Compagnie réclamante à la Compagnie allemande.

Il a été soutenu que la circonstance que la Metallgesellschaft était indiquée comme agent pour la vente et était payée par une commission était, dans une large mesure, sinon absolument, décisive en la matière. Cette assertion, à mon avis, n'est pas logique. La commission qu'elle recevait —

et on se rappellera que ce n'était pas sur la somme réalisée par les marchandises des réclamants, mais sur tout le plomb vendu en Europe pendant une certaine période antérieure — était un moyen de déterminer le bénéfice dont elle se contentait sur le plomb distribué par elle, avec ce grand avantage supplémentaire d'avoir le contrôle du marché de ce métal.

D'après moi, les réclamants n'ont jamais eu l'intention de se réserver un droit de libre disposition sur les marchandises après leur expédition à la Metallgesellschaft sur connaissements endossés à celle-ci. Au contraire, le contrôle entier et la propriété des marchandises devaient passer par là à la Compagnie allemande. Il ne serait pas extravagant de penser que personne, pas même la Compagnie réclamante elle-même, ne serait plus surpris que la Metallgesellschaft en apprenant qu'il est allégué que les marchandises n'étaient pas sa propriété.

Mais supposons pour les besoins de l'argumentation que le résultat de l'arrangement et le cours de l'affaire soient que ceux auxquels les connaissements ont été endossés n'aient été que des agents à la commission. Même dans ce cas, la propriété pouvait leur passer en provenance des mandants étrangers : voir l'opinion de M. le juge Blackburn en réponse à la question de la Chambre des Lords dans l'affaire *Ireland* c/. *Livingstone* (L. R. 5. H. L., p. 406-409), le commentaire de Lord Esher dans le cas *Cassoboglou* c. *Gibb* (1883) (11 Q. B. D., p. 803-804), et Story, *Commentaries on the Law of agency*, 9e édit., p. 33-34, 110-112.

Dans l'un et l'autre cas le point de savoir si la propriété a été transférée dépend de l'intention et c'est une question de fait.

A mon avis, en considérant cette affaire à tous point de vue, il est raisonnablement certain que la Compagnie réclamante et la Metallgesellschaft avaient l'intention de transférer la propriété du plomb et la considéraient comme transférée à cette dernière Compagnie.

La Cour décide qu'au moment de la saisie du plomb à Falmouth, il était la propriété de la Compagnie ennemie.

Du 29 novembre 1915. — Haute Cour de Justice. Division d'Amirauté (en matière de prises). — Sir Samuel Evans, président. — Avocats : le Solicitor du Trésor ; Burn et Berridge.

84

Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Égypte (siègeant à Alexandrie), 20 décembre 1915.

Association japonaise, Goshi Kawaiska, Société, Caractère ennemi des marchandises, Parts sociales, Résidence au Japon, Résidence en Allemagne, Relaxe, Confiscation.

Une association Japonaise dite Goshi Kawaiska doit être considérée comme une association plutôt que comme une société ;

Par conséquent, si des marchandises saisies appartiennent à cette association, il y a lieu de relaxer les parts de ceux de ses membres résidant au Japon et de confisquer les parts de ses membres résidant en Allemagne.

(Navire allemand *Derfflinger* [cargaison]. — 4e affaire)

Grain, juge :

Dans cette affaire il s'agit de divers lots de marchandises les uns consignés à ou par MM. Winckler et Cie de Yokohama, Japon et d'autres consignés à ou par M. J. Winckler de Hambourg. Le point qui m'est soumis est celui du *status* de la firme Winckler et Cie du Japon.

Le Procureur soutient que c'est une maison allemande, une association (partnership) allemande composée de six membres, savoir : F. Dankwerts et H. Winckler, tous deux sujets allemands et résidant en Allemagne, J. Westphalen, F. Gensen, F. Fachtmann et G. Selig, eux aussi tous sujets allemands, mais résidant tous au Japon. Ils ont chacun une part de 10.000 yen dans l'association, mais la responsabilité de Dankwerts, Westphalen, Gensen, Fachtmann et Selig est illimitée, tandis que celle de H. Winckler est une responsabilité limitée.

Cette association (partnership) est enregistrée à Yokohama, conformément aux lois et règlements de l'Empire du Japon, comme une Goshi Kwaisha, qui semble être une association de personnes dont les unes sont tenues d'une responsabilité limitée, les autres d'une responsabilité illimitée.

Il y a aussi un M. J. Winckler qui est parfois désigné dans les factures et connaissements comme MM. J. Winckler, résidant à Hambourg. Il est présenté dans les affidavits des réclamants comme étant simplement un « agent d'achat », mais d'après la correspondance que j'ai devant moi il apparaît comme exerçant un très important commerce en Allemagne ; et, en outre, il m'apparaît que, seul ou avec d'autres personnes, il dirige une maison de commerce de Hambourg et qu'il conduit en Allemagne une entreprise d'une importance assez grande, trop grande pour pouvoir être appelée « simple agence de vente ».

Le Procureur demande que cette maison soit traitée comme une association ordinaire et que la propriété appartenant à des sujets allemands résidant en Allemagne puisse être confisquée comme il a été fait dans l'affaire du *Clan Grant*.

M. Booth qui se présente pour le compte de Winckler et Cie, soutient qu'une association qui est enregistrée comme une Goshi Kwaisha au Japon est une personne morale constituant une entité légale distincte et doit être traitée comme une société (company) japonaise exerçant son activité au Japon et non comme une association allemande. A l'appui de cette thèse il présente un affidavit de Gilbert Octavius Hearth, solicitor de la Cour Suprême de la Nouvelle-Galles du Sud qui, pendant plusieurs années, a exercé à Yokohama, dans lequel il est dit : « Selon la loi du Japon, une Goshi Kwaisha (ou association à responsabilité limitée), quand elle est dûment enregistrée conformément au code de commerce du Japon, devient une personne juridique ou groupe constituant une entité séparée et dis-

tincte de ses membres et elle est reconnue par la loi du Japon comme étant de « nationalité japonaise ». Et aussi : « qu'une Goshi Kwaisha peut acquérir, faire enregistrer et tenir, en son nom corporatif, un immeuble foncier au Japon, ce qui est refusé aux individus ou sociétés de nationalité étrangère ». Un autre affidavit est présenté, formulé sous serment par Rokiuchiro Masujima, avocat de Middle Temple et du barreau japonais, qui dit être conseiller juridique de la Hong-Kong and Shang-Haï Banking C°. L'affidavit porte que « d'après la loi japonaise, une Goshi Kwaisha a son existence légale distincte de celle de chacun des membres qui la compose ». Je n'ai pas été à même d'obtenir une copie des lois japonaises, ni aucun recueil concernant le droit japonais. Le seul livre à ce sujet que j'aie pu obtenir est *The Commercial Code of Japan*, par J.E. de Becker.

Le premier point à résoudre est de savoir si j'ai à trancher cette question complètement par référence au droit de la Grande-Bretagne ou en partie par référence au droit japonais. Dicey, dans son *Conflict of Laws*, dit : «Le principe est maintenant bien établi qu'une personnes morale créée dans un pays est reconnue comme personne morale dans d'autres pays » ; et je suis sûr que si l'enregistrement d'une association comme Goshi Kwaisha lui confère tous les attributs d'une société britannique en Grande-Bretagne je suis obligé de la traiter conformément à cela. Le mot « Kwaisha » (société) au Japon paraît être employé dans un sens très large, comme signifiant simplement une association de personnes dans un but commercial ou autre. De Becker, dans son livre, dit : « une société est une association (shadan) et une shadan est une personne juridique naissant d'un groupe de personnes physiques ».

Il apparaît qu'il y a quatre formes de ces « shadans », qui portent le nom de « Kwaisha » (société), savoir : « Gomei-Kwaisha » (association ordinaire), « Goshi Kwaisha » (association à responsabilité limitée), « Kabushiki-Kwaisha » (société par actions), et « Kabushiki Goshi Kwaisha » (société par actions à responsabilité limitée.) Les traductions de ces diverses dénominations japonaises dont je me sers sont celles données dans le livre de de Becker, p. 117. Il apparaît que les associés à responsabilité illimitée d'une « Goshi Kwaisha » « sont tenus des dettes de l'association sur la totalité de leurs biens, tandis que, d'autre part, les associés à responsabilité limitée ne sont pas responsables des obligations de l'entreprise ». Un « Goshi Kwaisha » doit avoir parmi ses membres « un ou plusieurs associés à responsabilité limitée et un ou plusieurs associés à responsabilité illimitée ». En conséquence, si l'un ou l'autre de ces éléments fait défaut, la « Goshi Kwaisha » est dissoute *ipso facto*.

Selon le sens usuel, une société (company) est un groupement englobant d'ordinaire plusieurs personnes qui ont des parts négociables dans un fonds commun. La distinction fondamentale entre une société (company) et une association (partnership) se trouve en ce qu'une association groupe un petit nombre d'individus, se connaissant mutuellement, unis par des liens d'amitié et de confiance mutuelle et qui, en conséquence, ne sont pas libres, sans le consentement de tous, de se retirer du groupe et de se subs-

tituer d'autres personnes, tandis qu'une société groupe un grand nombre d'individus qui ne se connaissent pas nécessairement l'un l'autre, de sorte qu'il est relativement indifférent que des changements se produisent entre eux ou non : James, dans l'affaire Smith *c.* Anderson (15 Ch. 273). Dans une société, la société, comme entité séparée, est tenue de ses propres obligations.

Maintenant dans une « Goshi Kwaisha », si certains membres sortent de l'association, toute la construction s'écroule. D'autre part, certains membres de la « Goshi Kwaisha » sont tenus des dettes de l'association sur la totalité de leurs biens, tandis que d'autres membres ne sont pas tenus des obligations de l'entreprise.

Ces deux éléments sont absents du groupe de personnes qu'on appelle habituellement « société » (company). Par exemple, un transfert de parts sociales n'affecte pas une société dans son entier. On peut dire que je tranche ce point simplement d'après les principes du droit anglais ; mais d'après les rares autorités en droit japonais que j'ai eu l'occasion de consulter, il m'apparaît que la « Goshi Kwaisha » est plus ou moins l'équivalent d'une association (partnership) enregistrée et que c'est la « Kabushiki Goshi Kwaisha » qui représente la société par actions (joint stock company) anglaise.

Il se peut, comme l'ont dit les deux savants juristes dans leurs affidavits, qu'une « Goshi Kwaisha » constitue une entité séparée à certains égards, par exemple au point de vue de la propriété foncière et il ne paraît pas douteux que lorsqu'une de ces quatre différentes associations de personnes a été enregistrée au Japon, elle a le droit d'y posséder des biens fonciers. Mais ces affidavits ne suffisent pas à me persuader qu'une « Goshi Kwaisha » ait tous les attributs d'une société britannique et, comme je l'ai déjà dit, une « Goshi Kwaisha » m'apparaît comme étant plus ou moins la même chose qu'une association enregistrée.

Je suis donc arrivé à la conclusion que je dois simplement traiter celle-ci comme une association et lui appliquer le précédent du *Clan Grant* (1), savoir relaxer les parts de ceux de ses membres qui résident au Japon et confisquer les parts de ceux qui résident en Allemagne.

Du 20 décembre 1915. — Cour des Prises de S. M. Britannique pour l'Egypte (siègeant à Alexandrie). — Grain, juge. — Avocats : Arthur Preston pour la Couronne ; G. A. W. Booth, pour les réclamants.

---

(1) Voy. *suprà*, p. 197.

ANNEXE

TEXTES INTÉRESSANT LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME

PUBLIÉS PAR LA GRANDE-BRETAGNE

1

NAVAL PRIZE ACT, 1864 (27 et 28 Vict., c. 25).

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

1. — Cet Act sera dénommé Naval Prize Act, 1864.

2. — Dans cet Act :

Le terme « les Lords de l'Amirauté » signifie le Lord Grand Amiral du Royaume Uni ou les Commissaires remplissant les fonctions de Lord Grand Amiral.

Le terme « la Haute Cour d'Amirauté » signifie la Haute Cour d'Amirauté d'Angleterre.

Le terme « un des navires de guerre de Sa Majesté Britannique » comprend tout navire de guerre de Sa Majesté et tout bâtiment ou navire affrété au service de Sa Majesté.

Le terme « officiers et équipages » comprend les chefs d'escadre, commandants et autres officiers, mécaniciens, matelots, marins, soldats ou autres se trouvant à bord d'un des navires de guerre de Sa Majesté.

Le terme « navire » comprend les vaisseaux ou bateaux avec les agrès, ustensiles et apparaux des navires, vaisseaux ou bateaux.

Le terme « papiers de bord » comprend tous les livres, passeports, chartes-parties, connaissements, acquits de douane, lettres et autres documents et écrits remis par ou trouvés à bord d'un navire capturé.

Le terme « marchandises » comprend tous les articles (autres que les navires) qui, suivant les usages de l'Amirauté et le Droit international, sont sujets à être adjugés comme prises.

1. Cours des Prises

3. — La Haute Cour d'Amirauté, toute Cour d'Amirauté ou de Vice-Amirauté, ou toute autre Cour exerçant la juridiction d'Amirauté dans les possessions de Sa Majesté, actuellement appelée à connaître des affaires de prise et à en juger, sera Cour des Prises, dans le sens du présent Act.

Chacune de ces Cours, en dehors de la Haute Cour d'Amirauté, est comprise dans le terme « Cour des Prises de Vice-Amirauté » quand il sera employé ci-après dans cet Act.

Haute Cour d'Amirauté

4. — La Haute Cour d'Amirauté aura juridiction, comme Cour des Prises, dans toute l'étendue des possessions de Sa Majesté.

Comme Cour des Prises, la Haute Cour d'Amirauté aura le pouvoir de faire exécuter toute ordonnance ou sentence d'une Cour des Prises de Vice-Amirauté et toute ordonnance ou sentence rendue en appel, en matière de prises, par le Comité judiciaire du Conseil Privé.

Appel; Comité Judiciaire

5. — Faculté d'appel à Sa Majesté, en son Conseil, contre toute ordonnance ou sentence d'une Cour des Prises sera ouverte de droit dans le cas de sentence définitive et, dans les autres cas, avec l'autorisation de la Cour qui aura rendu l'ordonnance ou la sentence.

Tout appel sera présenté selon la manière et la forme et conformément aux règlements (y compris les règlements relatifs aux honoraires, frais, charges et débours) qui seront alors prescrits par Ordre en Conseil et, à défaut d'un tel Ordre ou en tant qu'un tel Ordre ne serait pas applicable, selon la manière et la forme et conformément aux règlements qui seront prescrits à l'époque ou qui seront en vigueur pour les affaires maritimes en appel.

6. — Le Comité Judiciaire du Conseil Privé aura juridiction pour entendre tout appel de ce genre et en faire rapport; il y exercera tous les pouvoirs lui appartenant à l'égard des appels de toute Cour de la juridiction d'Amirauté, ainsi que tous les pouvoirs qui sont conférés par le présent Act à la Haute Cour d'Amirauté et tous les pouvoirs qu'avaient à exercer les Commissaires d'appel dans les affaires de prise.

7 et 8. — (Abrogés par le Prize Courts (Procedure) Act, 1914.)

Cours des Prises de Vice-Amirauté

9. — Toute Cour des Prises de Vice-Amirauté fera exécuter dans son

re sort toutes les ordonnances et sentences du Comité Judiciaire rendues en appel en matière de prises et celles de la Haute Cour d'Amirauté en matière de prises.

10. — Sa Majesté en son Conseil peut accorder au juge de toute Cour des Prises de Vice-Amirauté un traitement n'excédant pas cinq cents livres sterling par an, payable sur les crédits accordés par le Parlement et suivant telles règles qui paraîtront convenables.

Un juge auquel un traitement est accordé n'aura pas droit à d'autres émoluments provenant d'honoraires ou autrement, pour des affaires de prises traitées par sa Cour.

Un compte desdits honoraires sera tenu par le Greffier de la Cour et le montant en sera porté au Fonds consolidé du Royaume-Uni dont il fera partie.

11. — Conformément aux règles et principes posés dans la Superannuation Act, 1859, et en tant que les circonstances le permettront, Sa Majesté en son Conseil peut accorder au juge de toute Cour des Prises de Vice-Amirauté une indemnité annuelle ou autre, avec effet à l'expiration de son service et payable sur les crédits accordés par le Parlement.

12. — Le greffier de toute Cour des Prises de Vice-Amirauté devra, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, dresser un état (en la forme prescrite par les Lords de l'Amirauté) de toutes les affaires jugées par la Cour depuis le dernier état semestriel et l'adressera avec diligence au greffier de la Haute Cour d'Amirauté qui le conservera au greffe de cette Cour et en adressera une copie, aussi rapidement que possible, aux Lords de l'Amirauté qui la soumettront aux deux Chambres du Parlement.

13. — (Abrogé par le Prize Courts Act, 1894).

14. — Il est interdit à tout greffier, marshal ou autre fonctionnaire d'une Cour des Prises, ou au greffier de Sa Majesté en appel, directement ou indirectement, d'agir ou d'avoir quelque rôle comme avocat, représentant, solicitor, agent ou autrement, dans une affaire de prise ou en appel, sous peine de révocation ou de suspension de ses fonctions, par ordre de la Cour ou du Comité Judiciaire (suivant le cas).

15. — Il est interdit à tout mandataire ou solicitor et à quiconque agissant en ces qualités, qui est employé par une des parties dans une affaire de prise ou en appel, d'être employé ou intéressé, par lui-même ou par son associé, ou par toute autre personne, directement ou indirectement, par ou pour le compte d'une partie adverse dans ladite affaire ou en appel, sous peine d'exclusion ou de suspension du droit d'exercer en matière de prises par ordre de la Cour ou du Comité Judiciaire (suivant le cas).

II. Procédure en Matière de Prises

Procédure par les Capteurs

16. — Tout navire saisi comme prise et amené au port, dans le ressort d'une Cour des Prises, sera immédiatement et avant de commencer le déchargement, remis au marshal de la Cour.

S'il n'y a pas de marshal, le navire sera remis dans les mêmes conditions au principal fonctionnaire des douanes du port.

Le navire restera sous le garde du marshal ou dudit fonctionnaire, étant soumis aux ordres de la Cour.

Rien de cette section ne s'applique aux navires de guerre capturés.

17. — Le capteur doit, avec toute la diligence possible, après que le navire a été amené au port, remettre les papiers de bord au greffe de la Cour.

L'officier commandant, ou un des officiers supérieurs du navire capteur, ou toute autre personne qui a été présente à la capture et a vu les papiers de bord remis ou trouvés à bord, devra prêter serment que les papiers sont remis dans l'état où ils furent saisis, sans fraude, addition, soustraction ou altération, ou, s'il en est autrement, rendra compte sous serment, à la satisfaction de la Cour, de l'absence ou de l'altération des papiers de bord ou de quelques uns d'entre eux.

Lorsqu'il n'est ni remis ni trouvé de papiers de bord sur le navire capturé, l'officier commandant ou un des officiers supérieurs du navire capteur, ou toute autre personne qui a été présente à la capture, doit prêter serment à ce sujet.

18 à 29. — (Abrogés par le Prize Courts (Procedure) Act, 1914).

Petits bâtiments équipés

30. — Les capteurs peuvent comprendre dans un même jugement un nombre maximum de six navires équipés, n'excédant pas chacun cent tonnes et capturés dans les trois mois qui ont précédé l'ouverture de la procédure.

Marchandises

31. — Les dispositions qui précèdent concernant les navires s'étendront et s'appliqueront, *mutatis mutandis*, aux marchandises saisies comme prises à bord d'un navire; et la Cour pourra prescrire que ces marchandises seront débarquées, inventoriées et mises en entrepôt.

32 et 33. — (Abrogés par le Prize Courts (Procedure) Act, 1914).

III. Cas spéciaux de Capture

Opérations à terre

34. — Lorsqu'au cours d'une expédition d'un détachement des forces navales ou des forces navales et militaires de Sa Majesté contre une forteresse ou une possession à terre, des marchandises appartenant à l'État ennemi ou à une compagnie commerciale à caractère public ennemi exerçant des pouvoirs de gouvernement sont saisies dans la forteresse ou dans la possession, ou quand un navire est saisi dans les eaux défendues par ou appartenant à la forteresse ou possession, une Cour des Prises aura juridiction sur les marchandises ou les navires ainsi capturés et sur toutes les marchandises saisies à bord du navire, comme en matière de prises.

Capture opérée conjointement avec un Allié

35. — Lorsqu'un navire ou des marchandises sont capturés par un détachement des forces navales ou des forces navales et militaires de Sa Majesté opérant conjointement avec des forces d'un Allié de Sa Majesté, une Cour des Prises aura juridiction sur cette capture comme en matière de prises et aura pouvoir, après condamnation, d'accorder une juste part du produit de la vente aux alliés de Sa Majesté ; la proportion et la nature de cette part seront celles qui auront été convenues entre Sa Majesté et son allié.

36. — (Abrogé par le Prize Courts (Procedure) Act, 1914).

Infractions au Droit des Prises

37. — Une Cour des Prises, sur la preuve d'une infraction au Droit international ou au présent Act, à un Act relatif à la discipline navale, à un Ordre en Conseil ou à une Proclamation Royale, ou d'un manquement aux instructions de Sa Majesté relatives aux prises, ou d'un acte de désobéissance aux ordres des Lords de l'Amirauté, du commandant ou d'un officier supérieur, commis par les capteurs relativement à un navire ou à des marchandises saisis comme prises ou à l'égard de personnes se trouvant à bord d'un tel navire, peut, sur condamnation, laisser la prise à la disposition de Sa Majesté, nonobstant toute concession qui peut avoir été faite par Sa Majesté en faveur des capteurs.

Préemption

38. — Lorsqu'un navire d'une nation étrangère, qui navigue chargé d'approvisionnements pour la marine ou de vivres destinés à être transportés dans un port d'un ennemi de Sa Majesté, est capturé et amené dans un port du Royaume Uni et qu'il apparaît aux Lords de l'Amirauté que l'achat pour le service de Sa Majesté des denrées se trouvant à bord est désirable, sans condamnation en Cour des Prises, dans ce cas, les Lords de de l'Amirauté peuvent acheter, pour le compte ou pour le service de Sa Majesté, toutes les denrées se trouvant à bord du navire ou une partie ; et les Commissaires des Douanes peuvent permettre que les denrées achetées soient introduites et débarquées dans tout port.

Capture par un navire autre qu'un navire de guerre

39. — Tout navire ou toutes marchandises, saisis comme prises par un officier ou par l'équipage d'un navire autre qu'un bâtiment de guerre de Sa Majesté, appartiendront, sur condamnation, à Sa Majesté exerçant son office d'Amirauté.

IV. Sauvetage de Prise

40. — Lorsqu'un navire ou des marchandises appartenant à un des sujets de Sa Majesté, après avoir été saisis comme prises par l'ennemi, sont repris à l'ennemi par un bâtiment de guerre de Sa Majesté, ils doivent être restitués

à leurs propriétaires par décision de la Cour des Prises, moyennant payement par eux, pour sauvetage de prise, du 1/8 de la valeur de la prise qui sera déterminé par la Cour ou d'une somme n'excédant pas le 1/8 de la valeur estimative de la prise dont il pourra être convenu entre les propriétaires et les recapteurs avec l'approbation de la Cour ; sous réserve que, lorsque la recapture a eu lieu dans des conditions particulièrement difficiles ou dangereuses, la Cour des Prises peut, si elle le juge convenable, accorder aux recapteurs, à titre de sauvetage de prise, une part supérieure au huitième mais n'excédant en aucun cas le quart de la valeur de la prise.

Sous réserve également que, si après une telle capture, le navire est équipé ou employé par un ennemi de Sa Majesté comme navire de guerre, cette disposition sur la restitution ne s'appliquera pas et que le navire sera mis en jugement comme dans les autres cas de prise.

41. — Lorsqu'un navire appartenant à l'un des sujets de Sa Majesté, après avoir été saisi comme prise par l'ennemi, est repris à l'ennemi par un bâtiment de guerre de Sa Majesté, il peut, avec le consentement du recapteur, poursuivre son voyage et il ne sera pas nécessaire pour le recapteur de poursuivre la procédure avant le retour du navire dans un port du Royaume-Uni.

Le capitaine ou propriétaire ou son agent peut, avec le consentement des recapteurs, débarquer les marchandises qui sont à bord du navire et en disposer avant le jugement.

Dans le cas où le navire ne rentrerait pas dans un port du Royaume-Uni dans un délai de six mois, les recapteurs peuvent néanmoins engager une procédure contre le navire ou les marchandises devant la Haute Cour d'Amirauté et la Cour peut alors accorder aux recapteurs une prime de sauvetage comme il a été dit et elle peut en imposer le payement.

V. Parts de prise

42. — Si, à propos d'une guerre, il plaît à Sa Majesté de déclarer, par proclamation ou Ordre en Conseil, son intention d'accorder des parts de prise aux officiers et équipages de ses bâtiments de guerre, lesdits officiers et équipages des bâtiments de guerre de Sa Majesté qui furent effectivement présents à la capture ou à la destruction d'un navire armé des ennemis de Sa Majesté, auront droit à une répartition entre eux, à titre de parts de prise, d'une somme calculée à raison de cinq livres sterling pour chaque personne se trouvant à bord du navire ennemi au commencement de l'engagement.

43. — Le nombre des personnes ainsi présentes à bord du navire ennemi sera prouvé devant une Cour des Prises, soit par la déclaration sous serment des survivants ou de trois ou plus d'entre eux, soit, s'il n'y a pas de survivants, par les papiers de bord du navire ennemi, soit par la déclaration sous serment de trois officiers ou matelots au moins du bâtiment de Sa Majesté, soit par telle autre preuve que la Cour jugera suffisante suivant les circonstances.

La Cour rendra un arrêt déclarant le droit des officiers et équipages du bâtiment de Sa Majesté aux parts de prise et en fixant le montant.

L'arrêt sera susceptible d'appel comme les autres arrêts de la Cour.

44. — Sur production d'une copie authentique de l'arrêt, les Commissaires du Trésor de Sa Majesté devront, sur les crédits ouverts par le Parlement, payer le montant de la part de prise de la manière que pourra indiquer un Ordre en Conseil.

VI. Dispositions diverses

Rachat

45. — Sa Majesté en Conseil peut à toute époque, à propos d'une guerre, rendre tels Ordres qui lui paraîtront convenables, selon les circonstances, pour prohiber ou permettre complètement ou dans certains cas, ou sous réserve de certaines conditions, règles ou autres dispositions qui paraîtront opportunes suivant le temps, la rançon ou la conclusion de tout contrat ou accord pour la rançon d'un navire ou de marchandises appartenant à des sujets de Sa Majesté et capturés comme prises par un des ennemis de Sa Majesté.

Tout contrat ou accord conclu et tout billet, engagement ou garantie concernant la rançon d'un navire ou de marchandises, ressortiront à la juridiction exclusive de la Haute Cour d'Amirauté, siègeant en matière de prises (sauf appel au Comité Judiciaire du Conseil Privé) et, s'ils ont été conclus ou donnés contrairement à un tel Ordre en Conseil, ils seront considérés comme ayant été conclus ou donnés dans un but illégal.

Si une personne procède à la rançon ou conclut un contrat ou accord en vue de la rançon d'un navire ou de marchandises, contrairement aux stipulations d'un tel Ordre en Conseil, elle sera, pour toute infraction de ce genre, sujette à des poursuites devant la Haute Cour d'Amirauté, à la requête de Sa Majesté dans son office d'Amirauté et, sur preuve de culpabilité, punie d'une amende fixée à la discrétion de la Cour sans dépasser cinq cents livres sterling.

Convoi

46. — Si le Capitaine ou une autre personne ayant le commandement d'un navire d'un sujet de Sa Majesté, convoyé par un bâtiment de guerre de Sa Majesté, désobéit volontairement aux signaux réguliers, aux instructions ou aux ordres du commandant du convoi, ou, sans autorisation, quitte le convoi, il sera passible de poursuites devant la Haute Cour d'Amirauté à la requête de Sa Majesté dans son office d'Amirauté, et, sur preuve de culpabilité, sera puni d'une amende fixée à la discrétion de la Cour sans dépasser cinq cents livres sterling et à l'emprisonnement pour un temps, ne dépassant pas un an, que la Cour fixera.

Droits et réglements douaniers

47. — Tous navires ou marchandises saisis comme prises et amenés dans

un port du Royaume-Uni seront soumis aux même taxes, charges et droits de douane applicables, suivant les lois de douanes, aux autres navires et marchandises de même nature ; et

Toutes marchandises amenées comme prises qui, en cas d'importation volontaire, seraient sujettes à confiscation ou soumises à des restrictions en vertu des lois douanières, seront considérées comme tombant sous ces dispositions, à moins que les Commissaires des douanes ne jugent à propos d'en autoriser la vente ou la livraison pour la consommation intérieure ou pour l'exportation, sans conditions ou sous telles conditions et règles qu'ils pourront fixer.

48. — Quand un navire ou des marchandises saisis comme prises se trouvent ou sont amenés dans un port du Royaume-Uni, le Capitaine ou toute autre personne ayant charge ou commandement du navire capturé ou sur lequel les marchandises sont transportées, doit, à l'arrivée au port, le conduire à l'emplacement convenable pour le déchargement et, à la requête d'un fonctionnaire des douanes, il doit remettre un compte-rendu écrit et signé au sujet de ce navire et des marchandises, énonçant les particularités les concernant dont il peut avoir connaissance et il doit répondre sincèrement à toutes les questions à lui posées par lesdits fonctionnaires relativement au navire et aux marchandises, à défaut de quoi il sera condamné à une amende n'excédant pas cinq cents livres sterling, ladite amende devant être recouvrée comme le sont les amendes pour contravention aux lois douanières ; et ledit navire sera sujet à telles perquisitions auxquelles sont sujets d'autres navires, et les fonctionnaires des douanes pourront se rendre librement à bord de ce navire et faire déposer dans les entrepôts royaux toutes marchandises se trouvant à bord, sous réserve cependant des règlements relatifs aux bâtiments de guerre de Sa Majesté qui pourraient être édictés à toute époque par les Commissaires du Trésor de Sa Majesté.

49. — Les marchandises saisies comme prises peuvent être vendues, soit pour la consommation intérieure du pays, soit pour l'exportation ; si, dans le premier cas, leur produit, après payement des impôts et droits de douane, n'est pas suffisant pour satisfaire les justes et raisonnables réclamations présentées à leur égard, les Commissaires du Trésor de Sa Majesté pourront faire remise de la totalité ou d'une partie desdits droits suivant ce qu'ils jugeront convenable.

50. — (Abrogé par le Perjury Act, 1911 (1 et 2 Geo. 5, c. 6).

51. — (Abrogé par le Public Authorities Protection Act, 1893 (56 et 57 Vict. c. 61).

Pétition de droit (Petition of right)

52. — Une pétition de droit (*petition of right*), en vertu du Petition of Right Act, 1860, peut, si le demandeur le juge utile, être présentée à la Haute Cour d'Amirauté, dans le cas où l'objet de la pétition ou une partie importante de celui-ci résulte de l'exercice d'un droit de belligérant pour le compte de la Couronne, ou s'il est de nature à rentrer dans la compétence

d'une Cour des Prises des possessions de Sa Majesté à supposer qu'il fasse naître un différend entre personnes privées.

Toute pétition de droit, en vertu de l'Act mentionné, présentée ou non à la Haute Cour d'Amirauté, peut être suivie en cette Cour si le Lord Chancelier juge à propos de le prescrire.

Les dispositions du présent Act relatives à l'appel et à l'établissement et à l'approbation des ordonnances générales règlant la procédure et les usages de la Haute Cour d'Amirauté s'appliqueront au cas d'une semblable pétition de droit présentée ou soumise à cette Cour ; et, sauf cela, toutes les dispositions du Petitions of Right Act, 1860, s'appliqueront, *mutatis mutandis*, à cette pétition de droit ; et en ce qui concerne l'objet de la présente section, les expressions « Cour » et « Juge » employées dans cet Act seront respectivement entendues comme comprenant et signifiant la Haute Cour d'Amirauté et le Juge de celle-ci, et les autres expressions recevront l'interprétation qui leur est donnée dans cet Act.

Ordres en Conseil.

53. — Sa Majesté, en Conseil, peut, à toute époque, rendre tels Ordres en Conseil qu'il lui semblera à propos pour la bonne exécution du présent Act.

54. — Tout Ordre en Conseil rendu en vertu du présent Act sera publié dans la *London Gazette* et sera présenté aux deux Chambres du Parlement dans les trente jours de sa signature si le Parlement est alors en session, et sinon, dans les trente jours suivant la première réunion du Parlement.

Réserves.

55. — Rien dans cet Act ;

(1) ne conférera aux officiers et équipages d'un bâtiment de guerre de Sa Majesté ni droit ni prétention sur des navires ou marchandises saisis comme prises, ou sur le produit de leur vente, l'intention du présent Act étant que lesdits officiers et équipages continueront à avoir seulement l'intérêt (s'il y en a) dans le produit de la vente des prises qui peut leur être accordé à toute époque par la Couronne; ou

(2) n'affectera l'effet d'un traité ou d'une convention existant avec une Puissance étrangère ; ou

(3) ne supprimera ni restreindra le pouvoir de la Couronne de conclure un traité ou une convention avec une puissance étrangère, contenant des stipulations qui sembleraient opportunes sur un objet auquel se réfère cet Act ; ou

(4) ne supprimera, restreindra ni limitera plus ou autrement que cela n'est expressément prévu par cet Act, les droits, pouvoirs ou prérogatives de la Reine en vertu des droits de la Couronne ou dans son Office d'Amirauté, ni les droits ou pouvoirs du Lord Grand Amiral du Royaume-Uni ou des Commissaires remplissant les fonctions de Lord Grand Amiral ; ou

(5) ne supprimera, restreindra ni limitera plus ou autrement que cela

n'est expressément prévu par cet Act, la juridiction ou l'autorité d'une Cour des Prises pour connaître de toute capture, saisie, prise ou reprise d'un navire ou de marchandises, pour procéder judiciairement à ce sujet, en juger et décider et, conformément aux usages de l'Amirauté et du Droit international, adjuger et condamner le navire ou les marchandises, non plus que toute autre juridiction ou autorité appartenant à une Cour des Prises ou susceptible d'être exercée par elle.

Entrée en vigueur.

56. — Le présent Act entrera en vigueur en même temps que le Naval Agency and Distribution Act, 1864.

2

Prize courts acts, 1894 (57 et 58 Vict. c. 39).

1. — Le présent Act pourra être cité comme le Prize Courts Act, 1894.

2. — (1) Toute commission, tout mandat et toutes instructions de Sa Majesté la Reine ou de l'Amirauté, ayant pour but de commissionner une Cour des Prises ou d'en régler la procédure dans une possession anglaise, peuvent, malgré l'état de paix, être émis à toute époque, avec l'indication que la Cour ne fonctionnera qu'après que la proclamation ci-après mentionnée aura été faite dans la possession.

(2) Là où cette commission, ce mandat ou ces instructions ont été émis, le Vice-Amiral de ladite possession pourra, sous réserve des instructions de Sa Majesté, lorsqu'il saura, par information d'un Secrétaire d'État ou autrement, que la guerre a éclaté entre Sa Majesté et un État étranger, proclamer que la guerre a ainsi éclaté et, en conséquence, ces commissions, mandats et instructions auront leur effet comme s'ils avaient été émis après l'ouverture de ladite guerre et que cet État étranger y eût été nommé.

(3) Les commissions et mandats peuvent autoriser soit une Cour de de Vice-Amirauté, soit une Cour coloniale d'Amirauté dans le sens du Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, à agir comme Cour des Prises et ils peuvent instituer une Cour de Vice-Amirauté à cet effet.

(4) Les commissions, mandats et instructions pourront être abrogés ou modifiés à toute époque.

(5) Une Cour dûment autorisée à agir comme Cour des Prises pendant une guerre continuera, après la fin de la guerre, à fonctionner et jugera définitivement à l'égard de toutes questions ayant pris naissance pendant la guerre, y compris les pénalités et confiscations encourues pendant la guerre.

3. — (1) Sa Majesté la Reine, en son Conseil, peut édicter des dispositions pour réglementer, conformément aux prescriptions du Naval Prize Act, 1864 et du présent Act, la procédure et les usages des Cours des Prises, selon le sens de cet Act, ainsi que les devoirs et la conduite de leurs fonctionnaires et des personnes autorisées à pratiquer devant elles, de même que pour réglementer les honoraires à recevoir par les fonctionnaires de ces Cours, et les frais, charges et débours à allouer aux personnes autorisées à pratiquer devant elles.

(2) Toute règle ainsi établie devra, une fois adoptée, entrer en vigueur à la date qui y sera mentionnée et sera soumise aux deux Chambres du Parlement; elle sera affichée en un endroit bien en vue dans chacune des Cours auxquelles elle s'applique.

(3). — La présente section remplacera la section 13 du Naval Prize Act, 1864, laquelle est abrogée par les présentes.

(4) Si une Cour Coloniale d'Amirauté, dans le sens du Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, est autorisée à fonctionner comme Cour des Prises, tous les honoraires relatifs aux affaires de prises traitées devant cette Cour seront fixés, encaissés et appliqués de la même façon que les honoraires relatifs aux affaires d'Amirauté de la Cour, selon ledit Act.

4. — Sa Majesté la Reine, en son Conseil, peut édicter des dispositions pour réglementer la procédure et les usages, y compris les honoraires et frais, d'une Cour de Vice-Amirauté, que ce soit en vertu du présent Act ou autrement.

5. — La section 25 du Governement of India Act, 1800, est abrogée par les présentes.

3

4 août 1914. — Ordre en Conseil relatif a la détention de navires allemands dans les ports britanniques, dans les ports des Indes, dans ceux des protectorats de Sa Majesté britannique, dans ceux d'un État sous la protection de Sa Majesté britannique, ou a Chypre (*London Gazette* du 5 août 1914).

1914, n° 1248.

Palais de Buckingham, 4 août 1914.

Sa Majesté le Roi présente en Conseil.

Sa Majesté se souvenant, maintenant qu'un état de guerre existe entre ce pays et l'Allemagne, que la Convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, signée à La Haye le 18 octobre 1907, a reconnu l'usage d'octroyer des « jours de grâce » aux navires marchands ennemis, et étant désireuse d'alléger, autant qu'il est possible, le dommage causé par la guerre au commerce paisible et non suspect, il

lui plaît, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner et il est par ces présentes ordonné ce qui suit :

1. A partir de la publication de cet Ordre, aucun navire marchand ennemi ne sera autorisé, sauf en conformité avec les dispositions du présent Ordre, à partir d'un port quelconque de la Grande-Bretagne, ou des ports des Indes, des protectorats de Sa Majesté, d'un État sous la protection de Sa Majesté ou de Chypre.

2. Dans le cas où l'un des principaux Secrétaires d'État de Sa Majesté serait assuré, par une information lui parvenant au plus tard vendredi à minuit, 7 août, que le traitement accordé aux navires marchands britanniques et à leur cargaison se trouvant, à l'ouverture des hostilités, dans les ports de l'ennemi ou qui y sont entrés postérieurement n'est pas moins favorable que le traitement accordé aux navires marchands ennemis par les articles 3 et 7 du présent Ordre, le Secrétaire en donnera avis aux Lords Commissaires du Trésor de Sa Majesté et aux Lords Commissaires de l'Amirauté, et avis public en sera en outre donné dans la *London Gazette* ; alors, les articles 3 à 8 de cet Ordre recevront complètement leur force et effet.

3. Sous réserve des dispositions du présent Ordre, les navires marchands ennemis qui

1° à la date de l'ouverture des hostilités se trouvaient dans un port auquel cet Ordre s'applique, ou

2° qui ont quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et sont entrés, après l'ouverture des hostilités, dans un port auquel cet Ordre s'applique, sans avoir eu connaissance de la guerre,

seront autorisés, jusqu'au vendredi 14 août à minuit (heure de Greenwich), à charger ou à décharger leur cargaison et à sortir de ces ports :

Étant entendu que ces vaisseaux ne seront pas autorisés à charger de la contrebande de guerre et que toute la contrebande de guerre déjà chargée sur ces vaisseaux devra être déchargée.

4. Les navires marchands ennemis qui ont quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et qui, sans avoir connaissance de la guerre, arrivent dans un port auquel le présent Ordre s'applique, après l'expiration du délai accordé par l'article 3 pour charger ou décharger les cargaisons et repartir, et sont autorisés à y entrer, peuvent être requis de repartir soit immédiatement, soit dans tel délai qui peut être considéré comme nécessaire par l'officier des douanes du port pour le déchargement de la cargaison, suivant qu'ils auront été requis ou qu'il leur aura été spécialement permis de décharger;

Étant entendu que ces vaisseaux peuvent, comme condition de l'autorisation de décharger leur cargaison, être requis d'aller à un autre port britannique déterminé où il leur sera accordé, pour le déchargement, tel délai que l'officier des douanes du port peut juger nécessaire ;

Étant entendu également que, si une cargaison à bord d'un tel navire est de la contrebande de guerre ou est réquisitionnée en vertu de l'article 5 du présent Ordre, le navire peut être requis de décharger cette cargaison avant son départ, dans le délai que l'officier des douanes du port peut juger néces-

saire; il peut être aussi requis de se diriger, sous escorte s'il est nécessaire, vers un autre des ports spécifiés dans l'article 1er du présent Ordre, où il déchargera la contrebande dans les mêmes conditions.

5. Sa Majesté se réserve le droit, reconnu par la susdite Convention, de réquisitionner à tout moment, à charge d'indemnité, toute cargaison ennemie à bord de tout vaisseau auquel s'appliquent les articles 3 et 4 de cet Ordre.

6. Les privilèges accordés par les articles 3 et 4 ne s'étendent pas aux navires porte-câbles, aux navires de haute mer destinés au transport d'huiles combustibles, aux navires d'un tonnage supérieur à 5.000 tonneaux brut ou dont la vitesse atteint ou dépasse 14 nœuds, les inscriptions sur le registre du Lloyd devant être concluantes en ce qui concerne cet article. Ces vaisseaux demeureront passibles, sur jugement de la Cour des prises, de détention pendant la période de guerre ou de réquisition, conformément, en tout cas, à la susdite Convention. Lesdits privilèges ne s'étendront pas non plus aux navires marchands dont la construction indique qu'ils sont destinés à être transformés en bâtiments de guerre, car de tels vaisseaux sont en dehors du domaine de ladite Convention, et ils sont susceptibles d'être condamnés comme prises par jugement de la Cour des prises.

7. Les navires marchands ennemis autorisés à partir en vertu des articles 3 et 4 seront munis d'un passeport indiquant le port vers lequel ils doivent aller et la route qu'ils doivent suivre.

8. Un navire marchand qui, après avoir reçu un tel passeport, ne suit pas la route indiquée sera sujet à capture.

9. Si l'un des principaux Secrétaires d'État de Sa Majesté n'est pas informé, au jour et à l'heure précédemment fixés, que le traitement accordé aux navires marchands britanniques et à leurs cargaisons qui se trouvaient dans les ports ennemis à la date de l'ouverture des hostilités ou qui y sont entrés postérieurement, soit, à son avis, aussi favorable que celui accordé aux navires marchands ennemis qui, à l'ouverture des hostilités, se trouvaient dans un port visé par le présent Ordre, tout navire marchand ennemi qui a quitté son dernier port avant la déclaration de guerre mais qui est entré dans un port auquel le présent Ordre s'applique, sans avoir eu connaissance de l'état de guerre, sera, avec sa cargaison, sujet à capture et sera amené devant la Cour des prises pour jugement.

10. Dans le cas où l'un des principaux Secrétaires d'État de Sa Majesté serait avisé que des navires marchands britanniques qui ont quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et ont été rencontrés par l'ennemi en mer après l'ouverture des hostilités, ont été autorisés à continuer leur voyage sans gêne pour le navire ou la cargaison, ou, après capture, ont été relâchés avec ou sans procédure en Cour des prises, ou doivent être retenus pendant la guerre ou réquisitionnés au lieu d'être condamnés comme prises, le Secrétaire d'État notifiera aux Lords Commissaires de l'Amirauté et publiera une notification à ce sujet dans la *London Gazette* et, dans ce cas, mais non autrement, les navires marchands ennemis qui ont quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et ont été capturés

après l'ouverture des hostilités et amenés devant la Cour de prises pour jugements seront relâchés ou détenus ou réquisitionnés dans les termes qui seront indiqués dans ladite notification publiée à la *London Gazette*.

11. Une cargaison neutre, autre qu'une cargaison de contrebande de guerre, se trouvant à bord d'un navire marchand ennemi qui n'est pas autorisé à partir d'un port auquel le présent Ordre s'applique, doit être relâchée.

12. Conformément aux dispositions du chapitre III de la Convention relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, signée à La Haye le 18 octobre 1907, un engagement doit être pris par écrit, que le navire marchand soit ou non autorisé à partir, par chacun des officiers et des membres de l'équipage du navire, de nationalité ennemie, qu'après la fin du voyage pour lequel un passeport lui est donné, il ne prendra, pendant la durée des hostilités, aucun service se rattachant aux opérations de la guerre. Si un des officiers est de nationalité neutre, l'engagement doit être pris par écrit qu'après la fin du voyage pour lequel le passeport est délivré, il ne servira pas sur un navire ennemi pendant la durée des hostilités. Aucun engagement ne doit être demandé aux membres de l'équipage qui sont de nationalité neutre.

Les officiers ou membres de l'équipage refusant de prendre l'engagement exigé par le présent article seront détenus comme prisonniers de guerre.

Les Lords Commissaires du Trésor de Sa Majesté, les Lords Commissaires de l'Amirauté, chacun des principaux Secrétaires d'État de Sa Majesté et tous Gouverneurs, officiers et autorités que cela peut concerner devront donner les instructions nécessaires dans leur domaine respectif.

ALMERIC FITZ ROY.

4

4 août 1914. — PROCLAMATION SPÉCIFIANT LES ARTICLES QUI DOIVENT ÊTRE TRAITÉS COMME CONTREBANDE DE GUERRE (*London Gazette* du 5 août 1914).

1914, n° 1250.

George R. I.

Attendu qu'un état de guerre existe entre nous d'une part et l'Empire allemand d'autre part ;

Et attendu qu'il est nécessaire de spécifier les articles qu'il est dans notre intention de traiter comme contrebande de guerre ;

En conséquence, nous déclarons par les présentes, par et avec l'avis de notre Conseil privé, que, pendant la continuation de la guerre ou jusqu'à ce que nous donnions nouvel avis public, les articles ici énumérés dans le tableau I seront traités comme contrebande absolue et que les articles ici énumérés dans le tableau II seront traités comme contrebande conditionnelle.

Tableau I

Les articles suivants seront traités comme contrebande absolue :

1° Armes de toute nature, y compris les armes de chasse et les pièces détachées caractérisées.

2° Projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et les pièces détachées caractérisées;

3° Poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre ;

4° Affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées ;

5° Effets d'habillement et d'équipement militaire caractérisés ;

6° Harnachements militaires caractérisés de toute nature ;

7° Animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre ;

8° Matériel de campement et les pièces détachées caractérisées ;

9° Plaques de blindage ;

10° Bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre ;

11° Aéroplanes, aéronefs, ballons et appareils aériens de toutes sortes, les pièces détachées caractérisées, ainsi que les accessoires et objets caractérisés comme destinés à servir aux ballons et appareils aériens;

12° Instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication de munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire, terrestre ou naval.

Tableau II

Les articles suivants doivent être traités comme contrebande conditionnelle :

1° Vivres ;

2° Fourrages et graines propres à la nourriture des animaux ;

3° Vêtements et objets fabriqués pour le vêtement, chaussures propres à des usages militaires ;

4° Or et argent monnayés et en lingots ; papier monnaie ;

5° Véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées ;

6° Navires, bateaux et embarcations de tout genre, docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées ;

7° Matériel fixe ou roulant des chemins de fer, matériel des télégraphes, radio-télégraphes et téléphones ;

8° Combustibles, matières lubrifiantes ;

9° Poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre ;

10° Fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper ;

11° Fers à cheval et matériel de maréchalerie ;

12° Objets de harnachement et de sellerie ;

13° Jumelles, télescopes, chronomètres et les divers instruments nautiques.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 4e jour d'août de l'année de Notre-Seigneur 1914 et la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

5

5 août 1914. — Prize Courts (Procedure) Act, 1914 (4 et 5, Geo, 4 c. 13).

Sa Majesté le Roi, par et avec l'avis et le consentement des Lords spirituels et temporels et des Communes dans le présent Parlement, et sous l'autorité de celui-ci, ordonne ce qui suit :

1. (1) A partir du moment où des règles posées par un Ordre en Conseil rendu postérieurement au présent Act en vertu de la Section III du Prize Courts Act, 1894, réglant la procédure dans les Cours de Prises, entreront en application, les dispositions du Naval Prize Act, 1864, qui sont spécifiées à l'annexe du présent Act (et qui sont des prescriptions relatives à la procédure dans les Cours de Prises) seront abrogées ; étant entendu que cette abrogation n'aura pas pour effet d'étendre la section 16 de cet Act aux navires de guerre saisis comme prises; et qu'en conséquence, cette section aura effet comme si les mots suivants : « Rien dans cette section ne s'appliquera aux navires de guerre saisis comme prises » y étaient insérés.

(2) Toute instance ou procédure commencée dans une Cour de prises avant que lesdites règles n'entrent en application, comme il a été dit plus haut, à l'égard de cette Cour, pourra au gré de la Cour; soit

(a) Être recommencée et instruite conformément auxdites règles; soit

(b) Être continuée conformément auxdites règles, sauf les adaptations que la Cour jugerait nécessaires pour les rendre applicables à l'affaire; soit

(c) Être continuée conformément à la procédure applicable à l'affaire dès l'origine de l'instance ou de la procédure.

2. Le présent Act peut être cité sous ce titre : Prize Courts (Procedure) Act, 1914 ; il sera considéré comme une partie du Naval Prize Act, 1864; ce dernier, le Prize Courts Act, 1894 et le présent Act peuvent être cités, ensemble comme le Naval Prize Act, 1864-1914.

Annexe

Dispositions abrogées du Naval Prize Act, 1864.

Sections 7 et 8, 18 à 29, 32, 33 et, dans la section 41 les mots « soit par saisie contre le navire ou les marchandises, ou par sommation et opposition contre le propriétaire. »

6

5 août 1914. — Proclamation relative au commerce avec l'Empire allemand (*London Gazette* du 5 août 1914).

1914, n° 1252.

George R. I.

Attendu qu'un état de guerre existe entre nous et l'Empereur allemand ;

Attendu qu'il est contraire à la loi de la part de toute personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions, de commercer, ou avoir quelque relation commerciale avec toute personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans l'Empire d'Allemagne sans notre permission ;

Attendu qu'il est en conséquence convenable et nécessaire d'avertir toutes les personnes résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions de leurs devoirs et de leurs obligations envers nous, notre Couronne et le Gouvernement ;

Nous avons en conséquence décidé, par et avec l'avis de notre Conseil privé, de publier cette proclamation royale et, par la présente, nous enjoignons à toutes les personnes résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions :

De ne fournir audit Empire ou en obtenir nuls effets, denrées ou marchandises, et n'en fournir ou obtenir à ou de quelque personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans ledit Empire, de ne fournir ou obtenir à quiconque ou de quiconque nuls effets, denrées ou marchandises qui seraient, soit directement, soit indirectement, destinés audit Empire ou à quelque personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans cet Empire ou provenant d'eux et de ne faire le trafic ou le transport des effets, denrées ou marchandises destinés à ou venant dudit Empire ou destinés à ou venant de quelque personne y résidant, y faisant des affaires ou s'y trouvant ;

De ne permettre à aucun navire britannique de partir pour quelque port ou place dudit Empire, d'y entrer ou de communiquer avec lui ;

De ne faire ou contracter de nouvelles assurances maritimes, sur la vie et contre l'incendie, ou d'autres polices ou contrats d'assurances, avec ou pour le bénéfice de quelque personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans ledit Empire et, en vertu de quelque police ou de contrat d'assurance existant, de ne faire aucun payement à une telle personne ou pour le bénéfice d'une telle personne, à propos de pertes dues à l'action belligérante des forces de Sa Majesté ou de celles des alliés de Sa Majesté ;

De ne conclure aucun nouveau contrat commercial, financier ou autre, de n'assumer aucune obligation avec ou au bénéfice de quelque personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans ledit Empire.

En outre, nous faisons savoir, par la présente, à tous que quiconque commettrait une contravention à cette loi, aiderait ou contribuerait à commettre

quelqu'un des actes sus-mentionnés, serait passible des peines édictées par la loi.

Nous déclarons par la présente que toutes transactions avec ou au bénéfice de quelque personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans ledit Empire, qui n'ont pas un caractère de trahison et qui n'ont pas été pour l'instant expressément défendues par nous, soit en vertu de cette Proclamation, soit autrement, et qui, malgré l'existence de l'état de guerre mentionné, seraient légales, sont permises par la présente.

Nous déclarons par la présente que l'expression « personne » dans cette Proclamation doit comprendre tout groupe de personnes constituant ou non une corporation, et que, au cas où quelque personne possède des maisons ou des succursales d'affaires ou a un intérêt dans des maisons ou des succursales d'affaires dans quelque autre pays aussi bien que dans nos possessions ou dans ledit Empire allemand (si le cas peut se présenter), cette Proclamation ne doit pas s'appliquer au commerce ou aux relations commerciales pratiqués par une telle personne seulement avec ces maisons ou succursales dans l'autre pays.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 5e jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur 1914 et la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

7

5 août 1914. — Proclamation défendant aux vaisseaux britanniques de transporter de la contrebande de guerre d'un port étranger a un autre port étranger (*London Gazette* du 5 août 1914).

1914, nº 1251.

George R. I.

Attendu qu'un état de guerre existe entre nous d'une part et l'Empire allemand d'autre part;

Et attendu que nous avons, par une proclamation, fait savoir à toutes personnes résidant, faisant des affaires, ou se trouvant dans nos possessions, qu'il est contraire à la loi d'avoir des rapports commerciaux avec toute personne résidant, faisant des affaires, ou se trouvant dans ledit Empire, ou de faire le trafic ou le transport d'effets, denrées ou marchandises destinés audit Empire ou en venant ou destinés à ou provenant de quelque personne y résidant, y faisant des affaires ou s'y trouvant;

Maintenant, par la présente, nous avertissons en outre tous nos sujets que, conformément à cette prohibition, il est défendu de transporter dans des vaisseaux britanniques de quelque port étranger à quelque autre port étranger tout article compris dans la liste de contrebande de guerre publiée par nous, à moins que les armateurs ne se soient eux-mêmes d'abord assurés que les articles ne sont pas destinés à être employés ultérieure-

ment dans le pays ennemi. Tout vaisseau britannique qui agira en contravention à la présente proclamation sera susceptible de capture par nos forces navales et sera déféré à nos tribunaux de prises pour jugement, et ceux de nos sujets qui contreviendront à cette proclamation seront passibles des peines prescrites par la loi.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 5e jour d'août de l'année de Notre-Seigneur 1914 et la 5e de notre règne.

Dieu protège le Roi.

8

5 août 1914. — Ordre en Conseil autorisant les Commissaires faisant fonction de Lord Grand Amiral à requérir la constitution d'une Cour des prises (*London Gazette* du 7 août 1914).

1914, nº 1262.

A la Cour, Palais de Buckingham, le 5 août 1914.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu qu'un état de guerre existe entre ce pays et l'Empire allemand, de sorte que les flottes et navires de Sa Majesté peuvent saisir légalement tous navires, vaisseaux et marchandises appartenant à l'Empire allemand ou aux citoyens et sujets de celui-ci, ou à d'autres personnes habitant dans un des pays, territoires ou possessions dudit Empire allemand, et les traduire en jugement devant les Cours d'Amirauté des États, possessions ou colonies de Sa Majesté, qui seront régulièrement commissionnées pour en prendre connaissance.

Il plaît en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par les présentes ordonné qu'une commission dans la forme du modèle annexé sera délivrée sous le Grand Sceau du Royaume-Uni autorisant les Commissaires faisant fonction de Lord Grand Amiral à requérir la Haute Cour de Justice de Sa Majesté et les juges de cette Cour de prendre connaissance et de procéder judiciairement à l'égard de toutes sortes de captures, saisies, prises et reprises de tous navires, vaisseaux et marchandises qui sont ou seront pris, d'entendre et d'en décider; et, conformément aux usages de l'Amirauté, au droit des gens, aux statuts, règles et règlements en vigueur à cet égard, de juger et condamner tous ces navires, vaisseaux et marchandises qui appartiendront à l'Empire allemand ou aux citoyens ou sujets de celui-ci ou à toutes autres personnes habitant dans un des pays, territoires ou possessions dudit Empire allemand.

Almeric Fitz Roy.

9

5 août 1914. — Ordre en Conseil établissant les règles a observer et les tarifs des droits a percevoir dans les procédures de prise (*Prize Court Rules*, 1914).

A la Cour, Palais de Buckingham, 5 août 1914.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu que par la section 3 du Prize Courts Act, 1894 (57 et 58, Vict., c. 39), S. M. en son Conseil est autorisée à édicter des dispositions réglant, conformément aux prescriptions du Naval Prize Act, 1864 (27 et 28, Vict., c. 25) et à celles dudit Act, la procédure des Cours des prises au sens du Naval Prize Act, 1864, les devoirs et la conduite de leurs fonctionnaires et de ceux qui pratiquent devant elles, ainsi que les honoraires à percevoir par les fonctionnaires de ces Cours et les frais, charges et dépenses à allouer à ceux qui pratiquent devant elles;

Et attendu que par la section 5 du Naval Prize Act, 1864, il est prescrit que tout appel d'une sentence d'une Cour des prises au sens de cet Act soit fait de la manière et en la forme et conformément aux règlements (y compris les règlements sur les honoraires, frais, charges et dépenses) qui pourront être prescrits par Ordre en Conseil;

Et attendu qu'en exécution du Prize Courts Act, 1894, certaines règles furent édictées par des Ordres en Conseil du 18 juillet 1898 et du 20 octobre 1898;

Et attendu qu'il est expédient que les règles ci-après énoncées soient édictées et substituées aux règles ainsi établies;

Et attendu qu'à raison de l'urgence cet Ordre doit avoir son effet immédiat;

En conséquence, il a plu à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs dont elle est investie à cet effet par ledit Act ou autrement, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est, par les présentes, ordonné ce qui suit :

1. Les règles ci-après énoncées, à partir du moment où elles sont déclarées applicables, auront leur effet et seront substituées aux règles posées par lesdits Ordres en Conseil du 18 juillet 1898 et du 20 octobre 1898 et ces dernières sont par les présentes abrogées à partir de cette date.

2. Cet Ordre aura effet provisoirement, conformément aux dispositions de la section 2 du Rules Publication Act, 1893 (56 et 57 Vict., c. 66), à partir de sa date (1).

Almeric Fitz Roy.

---

(1) Les règles qui suivent ont eu, tout d'abord, un caractère provisoire puis ont reçu un caractère définitif par l'effet de l'Ordre en Conseil du 17 septembre 1914.

The Prize Court Rules, 1914.

ORDRE I

Interprétation

1. — Dans les présentes règles et dans les formules ci-annexées, à moins que le contexte n'exige qu'il en soit autrement, les expressions ci-après auront et comprendront le sens qui leur est assigné ici, c'est-à-dire :

« Capteur » signifie toute personne capturant ou saisissant, ou ayant capturé ou saisi un navire ou des marchandises comme prise, et comprendra (pour ce qui concerne la procédure en toute matière) le « solicitor » du capteur (s'il y en a un) ou le fonctionnaire compétent de la Couronne, ainsi que le recapteur;

« Capture » comprendra la recapture;

« Cause » signifiera toute procédure de prise introduite par une assignation;

« Réclamant » *(claimant)* signifiera toute personne qui fera valoir une prétention sur le navire ou les marchandises capturés ou saisis comme prise, ou pour dédommagement, et comprendra (pour ce qui concerne la procédure en toute matière) le « solicitor » du plaignant (s'il y en a un);

« Fonctionnaire consulaire » comprendra : Consul général, Consul, Vice-Consul, Agent consulaire et toute personne chargée temporairement de remplir les fonctions de Consul général, de Consul ou de Vice-Consul;

« Conseil » comprendra tout avocat ou autre personne autorisée à exercer et à plaider devant la Cour;

« Cour » signifiera la Haute Cour siègeant en matière de prises et toute Cour d'une possession britannique autorisée à exercer la juridiction en matière de prises;

« Couronne » comprendra la Couronne dans son office d'Amirauté;

« Défendeur » comprendra (pour ce qui concerne la procédure en toute matière) le « solicitor » du défendeur (s'il y en a un);

« Juge » signifie tout juge de la Cour exerçant la juridiction des prises;

« Lords de l'Amirauté » signifiera le Lord Grand Amiral du Royaume-Uni ou les Commissaires chargés de remplir les fonctions de Lord Grand Amiral;

« Marshal » signifiera le Marshal de la Division des Testaments, Divorces et Amirauté de la Haute Cour ou de toute Cour d'une possession britannique dûment autorisée à exercer la juridiction des prises, ou tel autre fonctionnaire qui sera désigné par ladite Cour pour remplir les fonctions de Marshal selon les présentes règles;

« Mois » signifie le mois du calendrier;

« Propriétaire » comprendra toute personne à qui est passée, par l'effet de la loi, en tout ou en partie, la propriété d'un navire capturé ou saisi comme prise et comprendra aussi toute personne intervenant dans une instance en

faveur d'un propriétaire, ou intervenant en réclamant ou prétendant un intérêt dans ce navire ;

« Partie » comprendra (pour ce qui concerne la procédure en toute matière) le fonctionnaire compétent de la Couronne et le « solicitor » de la partie (s'il y en a un) ;

« Personne » comprendra les sociétés, corporations et corps politiques ;

« Pétitionnaire » comprendra (pour ce qui concerne la procédure en toute matière) le « solicitor » du pétitionnaire (s'il y en a un) ;

« Plaignant » (*Plaintiff*) comprendra (pour ce qui concerne la procédure en toute matière) le « solicitor » du plaignant (s'il y en a un) ;

« Président » signifiera le Président de la Division des Testaments, Divorces et Amirauté de la Haute Cour ou le Juge Principal d'une Cour d'une possession britannique dûment autorisée à agir comme Cour des prises, suivant le cas ;

« Fonctionnaire compétent de la Couronne » signifie le Procureur du Roi ou tout autre magistrat ou agent de la Couronne autorisé à diriger une procédure de prise pour le compte de la Couronne dans les limites de la juridiction de la Cour ;

« Greffier » (*Registrar*) signifiera l'Admiralty Registrar de la Division des Testaments, Divorces et Amirauté de la Haute Cour ou tout commis de cet Admiralty Registrar ou l'Admiralty Registrar de toute Cour d'une possession britannique dûment autorisée à exercer la juridiction des prises ou tout autre fonctionnaire qui sera désigné par cette Cour pour remplir les fonctions de Registrar selon ces règles ;

« Greffe » (*Registry*) signifiera l'Admiralty Registry de la Division des Testaments, Divorces et Amirauté de la Haute Cour ou de toute Cour d'une possession britannique dûment autorisée à exercer la juridiction des prises ;

« Défendeur » comprendra (en ce qui concerne la procédure en toute matière) le « solicitor » du défendeur (s'il y en a un) ;

« Navire de guerre » comprendra un navire armé ;

« *Solicitor* » signifie tout solicitor, attorney ou procureur autorisé à exercer devant la Cour, et le fonctionnaire compétent de la Couronne.

2. — A moins que n'apparaisse l'intention contraire, les dispositions des présentes règles relatives aux navires s'étendront et s'appliqueront, *mutatis mutandis*, aux marchandises et au fret (s'il y en a un) dû ou à devoir et, à cet effet, l'expression « navire » lorsqu'elle sera employée dans les présentes règles, signifiera également « marchandises » et « fret ».

3. — Sauf quand apparaît l'intention contraire, les mots et expressions employés dans les présentes règles auront la même signification que dans les *Naval Prize Acts*.

ORDRE II

Ouverture des instances, émission et signification de l'assignation

a) *Ouverture des instances.*

1. — Chaque affaire en matière de prises sera introduite par une assignation (*writ*).

2. — Les affaires seront numérotées dans l'ordre où elles auront été introduites et le numéro donné à une affaire sera le numéro distinctif de l'affaire ; il sera écrit ou imprimé sur toutes les pieces et autres documents de la cause comme une partie de leur titre et la cause sera inscrite au plumitif sous le même numéro. Les formules de l'en-tête et du titre d'une affaire se trouvent à l'Appendice A nº 1 (I et II).

3. — Toute affaire engagée en vue de la condamnation d'un navire comme prise, en y comprenant les causes relevant de la règle 6, sera, sauf ce qui est prescrit ci-après, engagée au nom de la Couronne ; mais, avec le consentement de la Couronne (par l'entremise du fonctionnaire compétent de la Couronne) la procédure peut être conduite par les capteurs ou par toutes parties au profit de qui la condamnation du navire comme prise serait prononcée.

Toutes autres instances peuvent être engagées au nom des parties plaignantes ou poursuivantes.

b) *Émission des assignations*

4. — Les assignations seront émises par le greffe (*Registry*).

5. — Une assignation en condamnation d'un navire comme prise sera faite suivant le formule nº 2 de l'Appendice A.

L'assignation sera délivrée à la requête du fonctionnaire compétent de la Couronne.

Aucune assignation pour condamnation d'un navire comme prise ne sera délivrée avant qu'un *affidavit* n'ait été donné concernant les papiers de bord.

6. — Si le navire a été détruit ou perdu, ou si les marchandises ont été détruites, perdues ou retirées du navire, l'assignation sera faite suivant la formule nº 3 de l'Appendice A.

7. — Dans une affaire engagée contre un capteur en vue de restitution ou de dommages-intérêts, l'assignation sera faite suivant la formule nº 4 de l'Appendice A.

8. — Une affaire engagée en vue de rémunération pour sauvetage de prise (sauf quand le navire est traduit en jugement) débutera par une assignation faite suivant la formule nº 5 de l'Appendice A.

9. — Dans une affaire engagée pour exercer une réclamation pour capture conjointe, l'assignation sera faite suivant la formule nº 6 de l'Appendice A.

c) *Signification des assignations*

10. — Dans une instance en condamnation d'un navire comme prise, l'assignation sera signifiée par le Marshal ou son représentant.

11. — La signification de l'assignation sera effectuée en apposant l'original de l'assignation sur une partie visible du navire et en laissant une copie certifiée de l'original à la place de celui-ci si l'original a été retiré.

12. — L'assignation sera présentée par la partie après signification comme il est dit plus haut, avec un certificat de signification joint à elle. Le certificat de signification mentionnera la date et le mode de signification; il sera signé par la personne qui aura signifié et servira de preuve de la signification ainsi que de la date et du mode de celle-ci.

13. — La signification d'une assignation pour une affaire engagée d'après la règle 6 sera effectuée par sa présentation au greffe par le capteur et avis de l'ouverture de l'instance sera donné de la manière qu'indiquera le juge.

14. — Dans une affaire engagée comme il est dit dans les règles 7 et 8, l'assignation sera signifiée aux capteurs.

15. — Si l'on fait apparaître au juge que la signification selon la manière prescrite par les présents règlements est impraticable, le juge peut rendre une ordonnance pour y substituer une autre signification ou mode de remise, ou pour remplacer la signification par un avis d'avertissement ou quelque autre chose, selon ce qui lui paraît juste. Toute demande de signification substituée ou de substitution d'un avis à la signification sera appuyée par un *affidavit* exposant les motifs pour lesquels la demande est faite.

d) Signification en dehors du ressort judiciaire

16. — La signification d'une assignation peut, par permission du juge, être effectuée en dehors du ressort judiciaire.

17. — Une demande pour être autorisé à signifier une assignation en dehors du ressort, doit être faite sur la base d'un *affidavit* portant que, d'après le déposant, le demandeur a de bonnes raisons d'engager la procédure, et indiquant en quel endroit ou en quel pays la personne ou le navire visés dans la signification sont ou probablement peuvent être trouvés, ainsi que les motifs pour lesquels la demande est présentée.

18. — Une ordonnance donnant permission d'effectuer une assignation en dehors du ressort fixera un délai, à compter de la signification, pendant lequel une comparution doit avoir lieu.

19. — Lorsque la personne qui doit être assignée en dehors du ressort n'est pas un sujet britannique, ou si le navire n'est pas la propriété d'un sujet britannique, un avis de l'assignation, et non pas l'assignation elle-même, sera signifié. L'avis tenant lieu de signification sera signifié de la même manière qu'un avis d'assignation est signifié d'après la procédure actuellement en vigueur devant la Haute-Cour. Le formule d'avis tenant lieu de signification se trouvera à l'Appendice A, n° 7.

20. — Quand, suivant les usages de la Haute Cour, un avis d'assignation est signifié par la voie diplomatique, l'avis doit, si l'assignation est donnée par la Haute Cour, être transmis au Secrétaire d'État des Affaires Étrangères, conformément à l'usage, et, si l'assignation est donnée par une Cour de Prises d'une possession britannique, il sera transmis par l'autorité exécutive supérieure au Secrétaire d'État des Colonies avec une requête d'avoir à l'envoyer

au Gouvernement du pays dans lequel la signification doit avoir lieu.

e) Dispositions générales

21. — Une assignation en condamnation et sa signification doivent être publiées par le greffier (*Registrar*) dans un ou plusieurs journaux et une ou plusieurs fois selon ce qu'il jugera convenable.

22. — Lorsqu'une assignation est faite à la demande d'un sujet ennemi, un *affidavit* énonçant brièvement les motifs de la plainte devra être déposé au greffe (*Registry*) avant signification de l'assignation.

23. — Lorsqu'une assignation est faite relativement à un navire supposé neutre, avis de l'ouverture de l'instance sera envoyé par le greffier (*Registrar*) au fonctionnaire consulaire du pays auquel le navire est supposé appartenir.

ORDRE III

Comparution et réclamation

1. — Quiconque désirera comparaître dans une affaire, déposera une demande (Appendice A, formule n° 8) au greffe (*Registry*), dans les huit jours suivant la signification de l'assignation, ou pourra, avec l'autorisation de la Cour, le faire à toute époque avant jugement définitif. Il deviendra de ce fait partie à l'instance.

2. — Une personne qui comparaît doit en aviser la partie qui a assigné.

3. — Lorsqu'une personne n'a pas sa résidence habituelle ou un domicile commercial dans les limites de la juridiction, la comparution peut être faite pour elle par le capitaine du navire ou par un agent dûment autorisé.

4. — Une partie, qui a présenté une demande à comparaître, peut faire une réclamation suivant l'une des formules indiquées au n° 9 (I à VII) de l'Appendice A, avec les modifications que les circonstances peuvent exiger.

5. — Un sujet ennemi doit, avant de demander à comparaître, remplir au greffe (*Registry*) un affidavit exposant les motifs de sa réclamation.

6. — Lorsqu'il n'y a pas eu de demande de comparution, la partie assignante peut engager la procédure, à charge de déposer un affidavit touchant la signification de l'assignation. (Voir Appendice A, formule n° 10).

ORDRE IV

Affidavit relatif aux papiers de bord

1. — Tout affidavit concernant les papiers de bord doit, à moins qu'il n'y ait eu prestation de serment antérieure ou qu'il n'en ait été autrement ordonné par le juge, être fait sous serment dans les dix jours après que le navire aura été amené pour mise en jugement ou qu'il aura été saisi dans un port.

2. — L'affidavit doit, avec les papiers de bord à l'appui, être déposé au greffe (*Registry*) dans les trois jours suivant le serment comme il est dit

plus haut ou, si le serment a été prêté avant que le navire ait été amené pour jugement, dans les trois jours après que le navire a été amené.

3. — Si un navire capturé est détruit ou perdu, l'affidavit concernant les papiers de bord devra, avec les papiers de bord à l'appui, être déposé dans les trois jours de l'ouverture de l'instance.

4. — Lorsque les papiers de bord sont sous la garde ou le contrôle d'une personne se trouvant dans le ressort de la Cour, le juge pourra, à la demande du capteur ou d'un réclamant, ordonner que la personne ayant cette garde ou ce contrôle remette les papiers à la Cour ; et, en conséquence, cette personne remettra tous les papiers de bord à l'appui d'un affidavit en la forme indiquée au nº 11 (IV) de l'Appendice A.

5. — Les papiers de bord seront annexés à l'affidavit et seront numérotés de suite ; et la personne devant laquelle l'affidavit aura été présenté sous serment devra parapher chacun de ces documents.

6. — Tout affidavit concernant les papiers de bord devra être présenté sous serment devant un commissaire nommé pour la réception des serments ou devant toute autre personne légalement autorisée à les recevoir en matière de prises ou devant le greffier (*Registrar*). La personne ayant charge du navire, ou une personne désireuse de déposer un affidavit devra produire à la personne devant laquelle l'affidavit est présenté sous serment, tous les papiers de bord (s'il y en a) remis ou trouvés à bord du navire.

7. — Lorsque les papiers de bord ont été remis ou trouvés d'une façon normale au moment de la capture, l'affidavit concernant les papiers de bord sera établi dans la forme indiquée au nº 11 (I) de l'Appendice A.

Si, après qu'ils ont été remis ou trouvés, les papiers de bord ont été perdus, égarés, détériorés ou falsifiés, ou si des papiers de bord sont trouvés cachés ou dissimulés, l'affidavit sera établi dans la forme indiquée au nº 11 (II) de l'Appendice A, avec telles modifications que les circonstances peuvent nécessiter.

Lorsqu'aucun papier n'a été remis ni trouvé à bord du navire, l'affidavit sera établi dans la forme indiquée au nº 11 (III) de l'Appendice A.

Il est entendu qu'aucun affidavit ne sera invalidé pour simple vice de forme.

ORDRE V

Procédure dans le cas où les capteurs n'auraient pas engagé d'instance

1. — Lorsqu'un navire a été capturé comme prise, qu'il reste détenu et qu'aucune action n'est engagée contre lui dans le mois de la date de sa capture ou de sa saisie, un réclamant peut, après avoir émis une assignation comme il est prescrit par l'Ordre II, adresser requête pour obtenir que le navire soit relâché et lui soit remis, et le juge peut, sur cette requête, rendre telle ordonnance de restitution, de dommages-intérêts, ou touchant la procédure en vue d'un jugement qu'il jugera convenable.

2. — Lorsqu'un navire a été capturé comme prise, mais a été ultérieurement relâché par les capteurs, ou qu'il a cessé par perte, destruction ou autrement, d'être détenu par eux sans qu'une procédure en condamnation ait été engagée, toute personne ayant un intérêt dans le navire et désirant formuler une réclamation pour frais et dommages à son sujet, devra émettre une assignation conformément à l'Ordre II.

3. — Lorsque, après ouverture d'une instance, les capteurs omettent de prendre les mesures nécessaires dans les délais prévus par les présentes Règles, ou, selon l'opinion du juge, omettent de poursuivre effectivement la procédure de condamnation, le juge peut, sur requête d'un plaignant qui aura demandé à comparaître conformément à l'Ordre III, ordonner que le navire soit relâché et restitué au plaignant et rendre telle sentence, en ce qui concerne les dommages et frais, qu'il jugera convenable.

4. — Toute personne ayant un intérêt dans un navire pourra, sans émettre une assignation, dans les circonstances définies à la règle 1, pourvu qu'elle n'ait pas l'intention de faire une réclamation pour restitution ou dommages, présenter requête par voie de sommation *(summons)* afin que soit rendue une ordonnance obligeant les capteurs à poursuivre la mise en jugement, et le juge pourra, après débats sur cette citation, ordonner aux capteurs de poursuivre le jugement ou rendre telle autre ordonnance qu'il jugera convenable.

ORDRE VI

Interruption

La procédure peut être interrompue avec la permission du juge mais non autrement; cette interruption peut porter sur tout ou partie du fond de l'affaire. Aucune ordonnance d'interruption ne sera rendue ou prise au préjudice des droits (s'il y en a) d'un plaignant à des frais et dommages. Avis d'interruption sera signifié aux autres parties (formule n° 12 de l'Appendice A).

ORDRE VII

Conclusions

1. — Une partie engageant une instance ou formulant une réclamation doit, s'il en est ainsi ordonné par le juge, déposer une requête au greffe *(Registry)* et en signifier copie aux autres parties à l'instance. Toute partie ayant reçu signification de la requête peut, dans un délai de sept jours, déposer une réponse à celle-ci et la signifier aussitôt; il n'y aura pas d'autres conclusions, sauf sur ordre de juge.

2. — La requête et la réponse seront divisées en paragraphes courts, numérotés à la suite, qui exposeront d'une façon concise les faits ainsi que la portée des documents, s'il y en a, sur lesquels la partie s'appuie ; elles seront signées par la partie ou par son solicitor ou son conseil.

3. — Une conclusion peut, à tout moment, être modifiée avec le consentement des parties ou sur l'ordre du juge. Si une partie refuse sans raison de donner son consentement, elle sera passible d'être condamnée aux frais occasionnés par ce refus.

4. — Une partie peut demander au juge de trancher, avant jugement de l'affaire, toute question de droit soulevée par des conclusions, et le juge rendra sur ce point telle ordonnance qu'il jugera convenable.

5. — Toute personne devenant partie après le dépôt d'une requête aura droit, en en faisant la demande ou sur autorisation du juge, de recevoir une copie de la requête et devra, dans les sept jours de sa réception, conclure sur elle comme il est dit aux règles 1 et 2.

Les formules des conclusions se trouvent à l'Appendice A, nos 13 (I à IV).

ORDRE VIII

Détails

Dans toute instance, le juge peut, sur la demande d'une partie formée par sommation (*summons*), ordonner que des détails soient énoncés par écrit par une partie en tels termes qu'il jugera à propos.

Les formules d'ordonnance et de détails se trouvent à l'Appendice A, nos 14 et 15.

ORDRE IX

Production, Examen et Admission de documents et faits

1. — Toute partie à une affaire peut, en déposant un affidavit présenter requête au juge à l'effet d'obtenir une ordonnance enjoignant à une autre partie de produire sous serment les documents qui sont ou ont été en sa possession ou en son pouvoir, relatifs à quelque point de l'affaire, et le juge rendra cette ordonnance soit en termes généraux, soit limitée à une certaine catégorie de documents, comme il le jugera convenable. Il est entendu que cette production ne sera ordonnée que si le juge la considère comme nécessaire soit pour décider équitablement de l'affaire, soit pour éviter des frais.

2. — L'affidavit de production (Appendice A, formule no 16) doit spécifier quels documents, s'il y en a, la partie adverse refuse de produire, et les motifs de son opposition.

Toute partie à une affaire peut, en vue des débats, signifier avis (Appendice A, formule 17) à toute autre partie d'avoir à produire, pour examen ou pour qu'il en soit pris copie, tous les documents en sa possession ou en son pouvoir relatifs à quelque point de l'affaire.

4. — Si la partie qui a reçu cette signification d'avoir à produire, omet ou refuse de le faire dans les délais spécifiés dans l'avertissement, la partie adverse peut demander au juge de rendre une ordonnance prescrivant de produire ces documents et le juge peut, s'il l'estime à propos, rendre ladite ordonnance.

5. — L'avis d'avoir à produire des documents à l'audience ou à une audition de témoins, sera rédigé suivant la formule 18 de l'Appendice A, avec toutes les modifications que les circonstances peuvent exiger.

6. — Le capteur ou toute partie ayant présenté une réclamation ou, avec l'autorisation du juge, toute autre partie peut au greffe *(Registry)* prendre connaissance et copie des papiers déposés dans l'affaire.

7. — Une partie peut, en vue des débats, signifier un avis (Appendice A, formule 19) à toute autre partie, d'avoir à admettre un document ou fait, sauf toutes exceptions justifiées, et une partie qui ne l'admettrait pas, après un avis de ce genre, serait passible des frais nécessités en vue de faire la preuve du document ou fait, à moins que, au cours des débats, le juge ne certifie que le refus ou l'omission de l'admettre ait été raisonnable.

La formule d'admission de faits se trouve à l'Appendice A, nº 20.

ORDRE X

Saisie de prise. Mandat de saisie

1. — Lorsqu'un navire est saisi comme prise et amené dans un port, dans le ressort de la Cour, ou est saisi comme prise dans un port de ce ressort, ou qu'ayant été pris ou saisi comme prise, il est amené dans le ressort de la Cour mais n'est pas remis au Marshal de la Cour, le juge peut, sur plainte déposée et à la requête du plaignant, ordonner qu'un mandat de saisie soit décerné contre le navire.

2. — Lorsque, dans une instance, la Couronne ou une partie en cause autre qu'un réclamant aura fait apparaître au juge que la propriété capturée ou saisie comme prise se trouve dans le ressort de la Cour et qu'il est nécessaire ou désirable que ladite propriété soit placée sous la garde de la Cour, le juge peut, sur requête de la Couronne ou de ladite partie, faire décerner un mandat de saisie de ladite propriété.

3º Un mandat de saisie (Appendice A, formule 21) ne peut être délivré que sur l'ordre du juge.

Aucun mandat de saisie ne sera délivré avant qu'un affidavit ait été déposé par la partie qui requiert le mandat comme il est prescrit ci-après.

4. — L'affidavit mentionnera les raisons qui motivent la requête et qui exigent l'assistance de la Cour. La formule de l'affidavit à fin de mandat se trouve à l'Appendice A, nº 22.

5. — Le mandat sera délivré par le greffe (*Registry)* et envoyé par le requérant au Marshal qui le signifiera de la manière suivante :

(1) A l'égard d'un navire, du fret ou des marchandises à bord, en apposant pendant un bref délai ledit mandat sur une partie visible du navire et en y laissant affichée une copie dudit mandat;

(2) A l'égard de marchandises ou du fret lorsque les marchandises ont été débarquées ou transbordées ou si elles ne sont pas à bord d'un navire, en apposant ledit mandat pendant un bref délai sur lesdites marchandises et en y laissant affichée une copie du mandat; ou, si la personne qui a la

garde des marchandises en refuse l'accès, en présentant le mandat à ladite personne et en lui en laissant une copie;

(3) A l'égard du fret ou du produit de la vente d'une prise se trouvant aux mains de toute personne autre qu'une personne les détenant pour compte de la Couronne, en lui présentant le mandat et en lui en laissant copie;

(4) A l'égard du fret ou du produit de la vente se trouvant entre les mains de la Cour, en présentant le mandat au greffier (*Registrar*) et en lui en laissant copie.

Un mandat signifié comme il est prescrit au paragraphe 3 sera considéré comme un ordre de payement immédiat à la Cour du fret ou des produits de la vente à l'égard desquels le mandat est délivré, étant entendu que, au lieu de ce mandat, le juge peut, s'il le juge convenable, ordonner à la personne détenant ou ayant perçu ce fret ou ces produits, de les verser entre les mains de la Cour.

6. — Dans les cas urgents, le Marshal peut, lorsqu'un mandat lui a été remis pour exécution, autoriser son suppléant, par télégramme ou par téléphone, à détenir ladite propriété jusqu'à ce que la signification du mandat ait pu être assurée comme il est ici prescrit.

7. — Les mandats peuvent être signifiés tous les jours, y compris les dimanches et jours fériés.

8. — Les mandats seront enregistrés par le Marshal dans la semaine qui suit leur signification avec un certificat de signification joint à eux.

9. — Le présent ordre ne s'applique pas aux navires de guerre.

ORDRE XI

Vente, estimation, garde et inspection des prises

1. — Le juge peut, à tout moment, à la requête du Marshal ou de l'une des parties, rendre telle ordonnance qu'il jugera convenable quant au déplacement, à la sûreté, à la garde ou à la conservation d'un navire, et il peut à tout moment, en raison de la situation d'un navire ou à la requête d'un plaignant et sur ou après condamnation, ordonner l'estimation du navire qui n'aurait pas encore été estimé et sa vente.

2. — L'estimation et la vente d'un navire, son déplacement et son inspection ainsi que le déchargement et la mise en entrepôt des marchandises seront effectués par le Marshal en vertu d'une commission.

Les formules de commission et les certificats de vente par le Marshal se trouvent à l'Appendice A, n°s 23 et 25.

3. — Lorsque la vente d'un navire est ordonnée, cette vente doit avoir lieu aux enchères publiques, à moins que le juge, pour de bonnes raisons, n'en ordonne autrement, et le produit brut de cette vente sera versé à la Cour par le Marshal.

Les formules énonçant les conditions habituelles de vente se trouvent à l'Appendice A, n° 26.

4. — Lorsque le juge ordonne l'accomplissement d'un acte ou des

actes mentionnés à la règle 2, la partie qui a obtenu l'ordonnance doit ensuite demander au greffe (*Registry*) une commission et la remettre au Marshal pour exécution.

5. — Chaque commission délivrée suivant la règle 2 doit aussitôt que possible après son exécution, être déposée au greffe (*Registry*) par le Marshal avec un rapport déclarant de quelle façon elle a été exécutée. Le Marshal doit déposer, avec la commission, ses comptes et les pièces justificatives à l'appui de ceux-ci.

Les formules de certificat du Marshal et des comptes se trouvent à l'Appendice A, nos 24 et 27.

6. — Le greffier (*Registrar*) doit, à la requête de toute partie, reviser les comptes du Marshal et faire un rapport relativement à la somme qu'il considère devoir être allouée ; et toute partie à l'affaire peut être entendue par le greffier (*Registrar*) au sujet de cette revision.

7. — Le juge peut, à la requête de toute partie par sommation, reviser la décision du greffier (*Registrar*).

8. — Le montant qui sera reconnu être dû au Marshal, lui sera versé sur une ordonnance signée par le juge.

9. — Tous frais, débours et accessoires résultant d'ordonnances rendues d'après la règle 2 seront, tout d'abord, supportés et payés par la partie à la requête de laquelle l'ordonnance a été rendue.

10. — Lorsque le juge ordonne le débarquement de marchandises, leur inventaire et leur mise en entrepôt, elles doivent, à moins que le juge n'en décide autrement, rester sous la garde du Marshal jusqu'à leur vente ou leur restitution.

11. — Le juge peut, s'il le juge convenable, à la requête d'une partie à la procédure de prises, ordonner que toute propriété sous la garde de la Cour ou qui est l'objet d'une procédure de prise, soit examinée par l'une quelconque des parties ou par toute personne désignée par la Cour.

ORDRE XII

Caution

1. — Il sera donné caution en déposant un engagement à titre de caution qui sera signé par deux répondants, à moins que le juge n'ordonne qu'un seul répondant suffira et cet engagement sera pris en présence d'un fonctionnaire autorisé à recevoir les serments devant la Cour, dans l'exercice de sa juridiction habituelle, ou devant le greffier (*Registrar*), ou, sur son ordre, devant un employé du greffe et, dans tous les cas, les garanties devront être justifiées par affidavit.

Les formules de l'engagement à titre de caution et de l'affidavit de justification se trouvent à l'Appendice A, nos 28 et 29.

2. — Un engagement à titre de caution, ne devra pas, sauf consentement, être déposé avant l'expiration des 24 heures, à partir du moment où un avis (Appendice A, formule 30) contenant les noms et adresses des garants et du fonctionnaire devant lequel l'engagement a été pris aura été remis à

l'avocat de la partie adverse et une copie de l'avis, certifiée par affidavit, sera déposée en même temps que l'engagement.

3. — Aucun fonctionnaire ne recevra de caution pour le compte d'une personne pour laquelle lui-même ou tout autre personne associée avec lui agit comme avocat ou agent.

4. — Toute commission et tous honoraires payés à une personne devenant garante d'un engagement sous caution ou fournissant autrement une garantie peuvent être recouvrés par voie de taxation, pourvu que le montant de cette commission ou de ces honoraires n'excède pas, dans l'ensemble, une livre sterling pour cent du montant pour lequel la caution est fournie.

5. — Si la partie adverse n'estime pas suffisante la caution, elle peut déposer un avis d'objection à cette caution (Appendice A, formule n° 31). La caution se présentera alors pour être interrogée, sur affidavit, devant le greffier (*Registrar*) qui fera un rapport sur son insuffisance. Si le greffier (*Registrar*) conclut à l'insuffisance de la caution, un nouveau cautionnement sera préparé.

6. — Lorsque caution est donnée dans une instance tendant à la condamnation d'une prise, il sera admis qu'elle est donnée et qu'elle répond, non seulement vis-à-vis des capteurs actuels, mais vis-à-vis de toutes parties ayant des droits quelconques sur ou contre la propriété, y compris la Couronne et à l'égard tant de la décision de la Cour que de celle de toute autre Cour compétente en appel.

ORDRE XIII

Relaches

1. — La propriété mise sous la garde de la Cour, eu vertu d'une saisie ou autrement, ne pourra être relâchée qu'en vertu d'un acte dénommé « relâche » émanant du greffe (*Registry*), (Appendice A, formule n° 32).

2. — La relâche sera prononcée à toute époque avant jugement, à la requête du fonctionnaire compétent de la Couronne.

3. — La relâche peut être décidée sans ordonnance du juge, à moins qu'il n'y ait opposition faite à la relâche de la propriété,

(1) quand il a été ordonné par le juge que la propriété serait relâchée sous caution, et qu'un ou plusieurs engagements, à titre de caution, ont été déposés pour le montant de l'estimation de la propriété ; ou

(2) lorsque la propriété a été saisie à la demande de la Couronne et qu'un consentement à la relâche, signé par le fonctionnaire compétent de la Couronne, est déposé ; ou

(3) lorsque la propriété est l'objet d'une procédure en condamnation et qu'un consentement du capteur à la restitution est déposé ; ou

(4) lorsque la procédure engagée par la Couronne ou pour son compte n'est pas continuée ; ou

(5) lorsque dans une procédure en recouvrement d'une prime de sauvetage de prise, les parties réclamant cette prime abandonnent leur procédure ou que leur réclamation est rejetée ; ou

(6) lorsque, dans une procédure en recouvrement d'une prime de sauvetage de prise, un ou plusieurs cautionnements ont été fournis ou une autre sûreté satisfaisante donnée pour le montant de la prime réclamée et des frais.

4. — Aucune relâche n'affectera les droits — s'il en existe — des propriétaires de la chose capturée, à des dommages et intérêts contre le capteur, à moins que cela ne soit ordonné par le juge.

5. — Lorsque la propriété a été saisie du chef de prime de sauvetage de prise, la relâche ne sera pas accordée suivant les règles précédentes, sauf en cas de discontinuation de la procédure ou de rejet de la réclamation avant que la valeur de la propriété saisie n'ait été fixée d'accord par les parties ou déterminée comme cela est prescrit par ce règlement, à moins que le juge n'en ordonne autrement.

6. — La relâche sera portée à la connaissance du Marshal par la partie à la demande de laquelle elle a été prononcée; sur quoi, moyennant payement par cette partie au Marshal de tous honoraires dus et des frais par lui faits à l'égard de l'objet visé, à moins que le juge n'en ordonne autrement, la propriété sera immédiatement relâchée.

7. — Le Marshal dressera de la relâche un certificat (Appendice A, formule 33) revêtu de la date de l'exécution de celle-ci.

8. — Les règles de cet ordre, à l'exception des règles 1, 6 et 7, ne s'appliqueront pas aux relâches sur réquisition des Lords de l'Amirauté, en vertu de l'ordre XXIX.

ORDRE XIV

Oppositions

1. — Lorsqu'un navire est exposé à une réclamation pour sauvetage de prise, mais qu'il n'est pas saisi, toute personne désirant empêcher la saisie de ce navire peut déposer un avis au greffe (*Registry*), en s'engageant à comparaître dans toute instance en recouvrement d'une prime de sauvetage de prise, qui peut avoir été ou peut être ouverte contre ce navire et à donner caution, dans cette instance, pour une somme n'excédant pas le montant qui sera indiqué dans l'avis, ou à payer ladite somme au greffe (*Registry*); et une opposition contre la délivrance d'un ordre de saisie du navire sera alors inscrite au registre des oppositions ci-après mentionné.

Les formules d'avis et d'opposition se trouvent énoncées à l'Appendice A, nos 34 et 35.

2. — Une partie engageant une instance pour sauvetage de prise contre un navire au sujet duquel une opposition a été inscrite au livre des oppositions, doit aussitôt signifier une copie de l'assignation engageant la procédure à la partie pour le compte de laquelle l'opposition a été inscrite et, dans les trois jours de la signification de cette copie, la partie en faveur de laquelle l'opposition a été inscrite doit, si la somme réclamée n'excède pas le montant pour lequel elle a répondu, fournir caution pour cette somme ou la verser au greffe (*Registry*).

3. — Si la partie pour le compte de laquelle l'opposition a été faite n'a pas, dans les trois jours prescrits par la règle 2, fourni caution pour cette somme ou n'en a pas versé le montant au greffe (*Registry*), l'opposition est non avenue.

4. — L'inscription d'une opposition n'empêchera pas la délivrance d'un mandat de saisie contre une chose; mais si, à la requête d'une partie, la saisie d'une chose au sujet de laquelle une opposition est pendante a été effectuée, cette partie sera condamnée à tous frais et dommages ainsi occasionnés, à moins qu'elle n'établisse, à la satisfaction du juge, de bonnes et suffisantes raisons pour la délivrance dudit mandat.

5. — Toute personne ayant un intérêt dans ou une prétention sur une chose soumise à la garde de la Cour et désirant empêcher sa relâche, présentera un avis au greffe (*Registry*), sur quoi le greffier (*Registrar*) inscrira une opposition sur le registre des oppositions à relâche ci-après mentionné. Les formules d'avis et d'opposition à la relâche se trouvent à l'appendice A, nos 36 et 37.

6. — Quiconque ayant un intérêt dans ou une prétention sur une somme d'argent entre les mains de la Cour et désirant en empêcher le payement par la Cour, présentera un avis au greffe (*Registry*), sur quoi le greffier (*Registrar*) inscrira une opposition sur le registre des oppositions à paiement ci-après mentionné. Les formules d'avis et d'opposition à paiement se trouvent à l'appendice A, nos 38 et 39.

7. — Si la personne formant opposition n'est pas partie à l'instance, l'avis mentionnera son nom, son adresse et une adresse dans un rayon de trois milles du greffe (*Registry*) à laquelle il sera suffisant de déposer tous documents qu'on devrait lui signifier, et ladite personne devra, dans les sept jours de l'inscription de l'opposition, demander à comparaître dans l'instance, à défaut de quoi l'opposition perdrait son effet.

8. — La partie à la requête de laquelle aura été inscrite une opposition à la relâche ou au payement sera condamnée à tous frais et dommages ainsi occasionnés, à moins qu'elle n'établisse, à la satisfaction du juge, de bonnes et suffisantes raisons de la formuler.

9. — Une opposition ne restera pas valable plus de six mois à partir de la date de son inscription.

10. — Une opposition peut, à toute époque, être retirée par la personne à la requête de laquelle elle a été inscrite, en donnant un avis de retrait. Une formule d'avis de retrait se trouve à l'appendice A, no 40.

11. — Le juge peut passer outre à toute opposition.

ORDRE XV

Preuves et débats.

1. — Une affaire tendant à la condamnation d'un navire de guerre sera examinée sur la base d'un affidavit relatif aux papiers de bord et lesdits papiers, s'ils existent, seront fournis à l'appui, soit seuls, soit appuyés par toutes autres preuves que le juge peut prescrire.

2. — Une affaire tendant à la condamnation d'un navire autre qu'un navire de guerre sera examinée sur la base des preuves suivantes, savoir :

a) l'affidavit concernant les papiers de bord, et les papiers de bord, s'il y en a, fournis à l'appui ;

b) les affidavits des officiers du navire que la capture concerne;

c) les dépositions des témoins, s'il y en a, entendus avant les débats, lorsque ces témoins appartiennent au navire capturé ou sont présentés au nom des capteurs ou de toute autre partie;

d) les preuves fournies à l'audition de témoins quelconques en faveur soit des capteurs, soit de toute autre partie; et

e) telle autre preuve, s'il y en a, qui pourrait être admise par le juge.

3. — A toute époque après ouverture d'une instance tendant à condamnation ou à autre chose, les capteurs ou toute autre partie pourront demander l'audition de tous témoins avant les débats. L'interrogatoire (s'il y a lieu), avant les débats, des témoins provenant du navire capturé sera conduit par le fonctionnaire compétent de la Couronne ou par toute autre personne qui serait désignée par la Cour, de la manière qui sera indiquée par la Cour afin d'obtenir tous les renseignements nécessaires pour éclairer la Cour.

4. — Sur requête faite en vertu de la dernière règle ci-dessus ou autrement, le juge peut rendre telle ordonnance qu'il estimera convenable, quant à l'interrogatoire des témoins, aux débats, au dépôt de réclamations, aux plaidoiries, à l'enquête par interrogatoires, à la découverte et à l'examen des documents, ou à toutes autres questions, dans les termes que peut exiger la nature de l'affaire.

5. — Lorsqu'un jour a été fixé pour les débats, le greffier (*Registrar*) adresse un avis à toutes les parties les informant que la cause sera entendue au jour fixé.

6. — A l'audience, la partie qui a engagé la procédure commencera, à moins que le juge n'en ordonne autrement. S'il y a plusieurs plaignants, le juge détermine lequel d'entre eux doit commencer. Lorsqu'il s'agit de réclamations pour capture conjointe, les personnes prétendant être co-capteurs, commenceront.

7. — Nul navire ne sera condamné à l'audience, en l'absence d'une comparution ou d'une réclamation, avant l'expiration de six mois à compter de la signification de l'assignation, laquelle sera constatée par un affidavit de signification (Appendice A, formule 10), à moins qu'il ne résulte des papiers du navire et des témoignages, s'il y en a, provenant du navire capturé, la preuve suffisante que ledit navire appartient à l'ennemi ou qu'il est pour un autre motif passible de condamnation.

8. — Lorsque, dans deux ou plusieurs instances, des réclamations ont été présentées par ou pour le compte des mêmes personnes, et que les papiers de bord dans ces affaires sont dans le dossier et sous le contrôle de la Cour, toute partie peut, par permission du juge à l'audience, invoquer et fournir comme preuve dans chacune de ces affaires les papiers de bord qui auront été produits et présentés dans l'une des autres, et peut, par permis-

sion du juge, invoquer et fournir comme preuve dans l'affaire soumise à la Cour, tous papiers de bord trouvés sur tout navire et toute déposition faite dans une quelconque de ces affaires.

9. — Lorsqu'un témoin doit être entendu avant l'audience, le juge peut ordonner que ledit témoin sera interrogé en présence du juge ou du greffier (*Registrar*) ou devant une personne autorisée ou désignée à cet effet par la Cour (ci-après désignée sous le nom d'enquêteur).

10. — Si le témoin se trouve en dehors du ressort de la Cour, le juge peut ordonner qu'il soit interrogé devant un enquêteur specialement désigné à cet effet, ou peut ordonner, au lieu d'une commission, l'émission d'une requête d'avoir à interroger ce témoin.

Les formules de commission relative à l'audition de témoins, de requête et de rapport sur l'exécution d'une commission relative à l'audition de témoins se trouvent à l'appendice A, n°s 41, 42 et 43.

11. — Le témoignage de chaque témoin reçu avant l'audience sera consigné par écrit par le juge, le greffier (*Registrar*) ou l'enquêteur devant lequel ce témoin aura été entendu, ou par un sténographe désigné par le juge, greffier (*Registrar*) ou enquêteur, ou agréé par les parties, et ladite preuve écrite, ou une transcription des notes du sténographe seront certifiées conformes par le juge, greffier (*Registrar*), enquêteur ou sténographe.

12. — Le témoignage certifié, recueilli avant les débats, sera déposé au greffe (*Registry*) par la partie en faveur de laquelle le témoin a été entendu, ou s'il a été recueilli en dehors du ressort de la Cour, il sera transmis aussitôt au greffe (*Registry*) par l'enquêteur, accompagné de la commission.

13. — Dès que le témoignage, recueilli avant les débats, a été déposé ou reçu au greffe (*Registry*), il peut être invoqué comme preuve aux débats, sous réserve de toutes exceptions justifiées.

14. — Lorsque le témoignage est donné aux débats par l'interrogatoire ora- du témoin, il peut être recueilli par un sténographe désigné par le juge, et une transcription des notes du sténographe, certifiée par lui conforme, sera admise comme preuve du témoignage oral du témoin.

15. — Toute audition de témoin peut être renvoyée quant au temps et au lieu, si cela est nécessaire, selon ce que déterminera le juge, le greffier (*Registrar*) ou l'enquêteur chargé de cette audition.

16. — Le juge peut ordonaer à toute personne se trouvant dans le ressort de la Cour, qui a fourni un affidavit dans une affaire, de se présenter devant le juge pour être interrogée contradictoirement à ce sujet.

17. — Lorsque des témoins sont entendus oralement, que ce soit devant le juge, le greffier (*Registrar*) ou un enquêteur, les parties, leurs conseils, avocats ou agents peuvent assister à l'interrogatoire et les témoins sont interrogés, contre-interrogés et interrogés à nouveau dans l'ordre que fixe le juge, le greffier (*Registrar*) ou l'enquêteur; et des questions peuvent être posées au témoin par le juge, le greffier (*Registrar*) ou l'enquêteur, selon le cas.

18. — Le juge peut, au cours du contre-interrogatoire d'une partie ou d'un

témoin, interdire toute question qui lui semblerait vexatoire ou ne concernant pas un point à examiner dans l'affaire.

19. — Toute personne désobéissant volontairement à une ordonnance ou à une réquisition d'avoir à comparaître en vue d'être interrogée ou contre-interrogée, de produire un document, ou, si elle se présente, refusant de répondre à une question particulière, se rendra coupable de désobéissance à la Cour (*contempt of Court*) et pourra être traitée en conséquence.

20. — Lorsque des papiers de bord ou d'autres documents doivent être traduits pour être utilisés dans une affaire, ladite traduction sera faite par un interprète désigné par la partie qui désire faire usage de cette traduction, ou, s'il est nécessaire, par une personne désignée par le juge à cet effet. Les parties à une instance peuvent convenir, ou s'il n'y a pas de partie autre que la Couronne ou le capteur, le fonctionnaire compétent de la Couronne peut déterminer quels papiers de bord ou documents et quelles parties d'entre eux doivent être traduits.

ORDRE XVI

Experts

Un ou plusieurs *Trinity Masters* ou d'autres experts peuvent, à la demande d'une partie, ou, à défaut de cette demande, si le juge l'estime convenable, être appelés pour renseigner la Cour sur des points nécessitant une connaissance professionnelle. Semblable demande sera faite par lettre ou avis remis au greffe (*Registry*) six jours au moins avant celui où la présence des *Trinity Masters* ou des autres experts est demandée.

Les honoraires des *Trinity Masters* ou autres experts seront avancés par la partie sur la demande de laquelle ils sont convoqués.

ORDRE XVII

Renvois

1. — Le juge peut renvoyer l'évaluation de dommages, l'établissement de comptes, ou toutes autres questions pour lesquelles il l'estime à propos, au greffier (*Registrar*) soit seul, soit assisté d'un ou plusieurs négociants ou autres assesseurs.

2. — Dans les 21 jours de la date de l'ordonnance de renvoi, ou d'un accord pour un renvoi, le plaignant déposera sa réclamation, les pièces justificatives et affidavits, s'il y en a, et en signifiera copie à la partie adverse.

3. — Le plaignant doit, après dépôt de la plainte et des pièces justificatives, prendre jour pour le renvoi soit par sommation soit à l'amiable, et, lorsque ce jour aura été pris, il déposera au greffe (*Registry*) une demande sur timbre à l'effet de faire inscrire le renvoi au rôle de l'audience.

4. — A la date fixée pour le renvoi, si l'une des parties est présente, il peut être procédé à l'examen visé dans le renvoi, mais le greffier *(Registrar)* peut l'ajourner temporairement, comme il jugera à propos.

5. — La preuve peut être fournie de vive voix ou par affidavit ou par

pièces, et la preuve doit, à la requête de l'une ou l'autre partie, mais aux frais tout d'abord de la partie pour le compte de laquelle la requête est présentée, être sténographiée par un sténographe désigné par la Cour, et une transcription des notes du sténographe, certifiée par lui conforme, sera admise comme preuve de la déposition orale des témoins en cas d'objections au rapport du greffier (*Registrar*).

6. — Après examen sur renvoi, le greffier (*Registrar*) redigera un rapport écrit sur le résultat de cet examen en énonçant tous faits nouveaux ou toutes raisons qu'il peut être nécessaire d'indiquer. Le greffier (*Registrar*) mentionnera dans son rapport si une partie des frais de renvoi et laquelle doit être allouée et à qui.

Le rapport sera établi dans la forme indiquée au nº 44 de l'Appendice A ou en telle autre forme selon ce que les circonstances peuvent exiger.

7. — Le plaignant qui a reçu avis du greffe (*Registry*) que le rapport est prêt, doit, dans les six jours de la réception de cet avis, déposer le rapport et signifier avis de ce dépôt à la partie adverse et solliciter aussitôt une ordonnance (Appendice A, formule 45) de confirmation du rapport.

8. — Si le plaignant ne prend pas les mesures prescrites à la règle précédente, la partie adverse pourra lever et déposer le rapport et demander sa confirmation ou pourra demander au juge le rejet de la plainte.

9. — Une partie ayant l'intention de contester le rapport du greffier (*Registrar*) doit, dans les 14 jours du dépôt du rapport, déposer au greffe (*Registry*) un avis (Appendice A, formule 46) qu'il conteste le rapport et une copie en sera signifiée à la partie adverse.

10. — Une objection à un rapport sera portée devant le juge par motion ou au moyen d'un exposé contradictoire consistant en une pétition en objection au rapport et en une réponse à celle-ci. Avis de motion en objection au rapport sera déposé dans les dix jours du dépôt de l'avis d'objection et copie en sera signifiée à la partie adverse ; une pétition sera déposée dans le même délai et signifiée à la partie adverse et la réponse sera déposée dans les dix jours de la signification de la pétition et copie en sera signifiée à la partie adverse.

Les formules de motion et d'exposé contradictoire se trouvent respectivement aux nos 47 et 13 (IV) de l'appendice A.

ORDRE XVIII

Frais et Cautionnement pour frais

1. — A moins qu'il n'en soit décidé autrement à l'amiable ou par la loi, les frais résultant de toute procédure de prise ou s'y rattachant seront à la discrétion du juge.

2. — Toute personne engageant une procédure autre que pour condamnation ou formulant une réclamation et qui réside habituellement hors du ressort de la Cour, peut être tenue de fournir caution pour les frais, même si elle réside temporairement dans le ressort de la Cour, et la procédure peut être suspendue jusqu'à ce qu'une telle caution ait été fournie.

3. — Dans toute affaire dans laquelle caution est requise, celle-ci sera fournie pour telle somme, à telle époque et en telle manière et forme, par engagement, versement à la Cour, ou autrement, que le juge indiquera.

ORDRE XIX

Taxation des frais

1. — Une partie désirant faire taxer un état de frais, soit entre parties, soit entre solicitor et client, déposera cet état au greffe *(Registry)*.

2. — Dans tous les cas de taxation, le greffier *(Registrar)* sera le fonctionnaire chargé de taxer et la taxation sera faite à la Haute-Cour conformément au droit et à l'usage qui régissent la taxation des frais devant ladite Cour exerçant sa juridiction ordinaire.

ORDRE XX

Requêtes interlocutoires

1. — Toute requête adressée au juge, à une époque autre qu'au moment des débats d'une affaire, doit, si elle est adressée à la Cour, être faite sous forme de motion ou, si elle est adressée à la Chambre du conseil, par sommation (App. A, formule 48).

2. — Toute requête au juge, autre que les requêtes qui, d'après le présent règlement, doivent être faites par motion, peut être adressée à la Chambre du conseil par voie de sommation, mais une sommation peut être renvoyée par le juge devant la Cour.

3. — Tout avis de motion (App. A, formule 47) ou de sommation sera signifié à la partie adverse au moins 24 heures avant la date de la réponse à y faire, à moins que, par consentement de la partie adverse ou par ordre du juge, ce délai ne soit abrégé.

4. — Tout avis de motion ou de sommation indiquera la nature de l'ordonnance demandée et la date à laquelle la requête doit être présentée.

5. — Lorsque la motion ou la sommation vient à être discutée, le juge peut, après audition des parties ou, en l'absence de l'une d'elles, sur justification que l'avis de motion ou sommation a été dûment signifié, rendre telle ordonnance qu'il conviendra.

6. — Sauf ce qui sera dit ci-après, aucune motion ou sommation ne sera discutée sans préalable avis ou signification aux parties qu'elle concerne, mais si le juge est persuadé que le délai que comporterait la procédure ordinaire, entraînerait ou pourrait occasionner un préjudice irréparable ou sérieux, il peut rendre une ordonnance *ex parte*, en tels termes concernant les frais ou d'autres objets, et sous telles garanties qu'il trouvera justes; et toute partie touchée par cette ordonnance peut en demander le retrait.

7. — Toute requête présentée en délibéré *ex parte* doit, si le juge estime à propos de l'exiger, être faite par sommation.

8. — Le greffier *(Registrar)* peut traiter des mêmes affaires et exercer le

même pouvoir et la même juridiction à leur égard, que, d'après le présent règlement, peut le faire le juge en chambre du conseil, sauf en ce qui concerne la procédure et les questions ci-après, à savoir :

(1) toutes questions ayant trait à la liberté des individus ou à leur arrestation ;

(2) jugement sur des frais autres que ceux relatifs à une procédure devant le greffier (*Registrar*) et ceux sur lesquels, en vertu des présents réglements ou par ordre du Juge, le greffier (*Registrar*) est autorisé à statuer.

Il est entendu que le greffier (*Registrar*) ne pourra traiter lesdites affaires et exercer cette autorité et juridiction que s'il a pouvoir d'en connaître et d'exercer cette autorité et juridiction dans les questions appartenant à la juridiction ordinaire de la Cour.

Il est entendu, en outre, que toute requête en délibéré peut, si cela est demandé par une des parties, être entendue par le juge.

9. — Toute partie touchée par une ordonnance ou décision du greffier (*Registrar*) peut en appeler au juge par voie de sommation, et cet appel sera formé dans les trois jours de l'ordonnance dont est appel.

10. — Le juge peut, pour de bons motifs, modifier ou casser toute ordonnance ou décision rendue antérieurement sur motion ou sommation autre que les ordonnances rendues par la Cour sur appel de la Chambre du conseil.

11. — Un appel contre la décision du greffier (*Registrar*) devant la Chambre du conseil ne suspendra pas une procédure, à moins qu'il n'en soit ainsi ordonné par le juge ou le greffier (*Registrar*).

ORDRE XXI

Affidavits

1. — Tout affidavit portera le titre de l'affaire ou question pour laquelle il aura été prêté serment ou, si serment a été prêté avant le début de l'instance, il portera en tête le nom du navire capturé et sera rédigé en paragraphes courts, numérotés à la suite; il sera rédigé à la première personne et signé par le déposant.

2. — Le nom, l'adresse et le signalement de la personne de qui émane un affidavit y seront inscrits.

Lorsqu'un affidavit est signé par deux ou plusieurs personnes, les noms de ces personnes, les dates et lieux de prestation de serment seront insérés dans le *jurat*.

Les formules de l'en-tête et du *jurat* d'un affidavit se trouvent à l'appendice A, nº 49.

3. — Si un affidavit est fait par un aveugle, ou par une personne qui, par sa signature ou autrement, semble illettrée, la personne devant qui l'affidavit est donné sous serment certifiera que l'affidavit a été lu au déposant, que celui-ci a paru le comprendre et qu'il a apposé sa marque ou sa signature sur le document en présence de la personne devant qui l'affidavit a été donné sous serment.

4. — Si un affidavit est donné par une personne qui ne parle pas la langue anglaise, il sera reçu et lu au déposant par l'entremise d'une personne qui aura préalablement prêté serment de traduire fidèlement l'affidavit.

5. — Les affidavits donnés sous serment dans le ressort peuvent être jurés devant le juge, le greffier (*Registrar*), le commissaire ou le fonctionnaire ayant pouvoir, d'après le présent règlement, de recevoir serment.

6. — Les affidavits donnés sous serments en dehors du ressort peuvent être jurés devant les personnes suivantes :

(1). S'il est juré en un lieu dépendant des Possessions de Sa Majesté, devant toute personne autorisée à recevoir serment en ce lieu.

(2) S'il est juré dans un lieu ne faisant pas partie des Possessions de Sa Majesté, devant toute personne autorisée à recevoir les serments d'après le Commissioners for Oaths Act, 1889, section 4 et 6, ou d'après le Commissioners for Oaths Act, 1891, section 2 ou d'après le Commissioners for Oaths (Prize Proceedings) Act, 1907, ou devant un notaire, ou devant un juge ou magistrat, la signature de ce notaire, juge ou magistrat étant certifiée par l'opposition du sceau officiel de la Cour dont il dépend, ou par l'apposition du sceau officiel de la Cour suprême du pays dans lequel l'affidavit aura été juré ou par certificat d'un fonctionnaire consulaire.

7. — On peut s'opposer à l'admission d'un affidavit comme preuve, si l'affidavit a été juré devant le solicitor de la partie en faveur de laquelle il est présenté ou devant un associé ou employé dudit solicitor.

8. — Tout affidavit, avant d'être utilisé comme preuve, sera déposé au greffe (*Registry*) et une copie en sera signifiée aux autres parties à l'instance.

ORDRE XXII

Serments

1. — Le greffier (*Registrar*) et tout commissaire aux serments ou autre personne ayant mission ou pouvoir de recevoir les serments dans les procédures de prise, peuvent recevoir les serments en ces matières.

2. — Le juge peut désigner toute personne à l'effet de recevoir les serments en matière de prise soit en général, soit dans une procédure particulière.

3. — Toute personne prêtant serment devra le faire de la manière prescrite par le Oaths Act, 1909, ou de la manière prescrite par la loi réglant la façon de prêter serment devant la Cour.

4. — Si une personne appelée à fournir témoignage oralement ou par affidavit, refuse de prêter serment ou n'est pas chrétienne, ou s'il lui est opposé qu'elle n'est pas apte à prêter serment, ou si, en raison du défaut de connaissance ou de croyance religieuse, elle est incapable de comprendre la nature du serment, le juge ou la personne autorisée à recevoir le serment, doit, s'il est convaincu que la prestation du serment ne lierait en rien la conscience de cette personne, lui permettre, au lieu de serment, de faire une déclaration.

5. — Les formules de serment et de déclaration se trouvent à l'appendice A, nos 50 et 51.

ORDRE XXIII

Consentements et Accords

Tout consentement ou accord écrit, signé par les parties ou par leurs avocats, peut, si le greffier (*Registrar*) l'estime raisonnable, être déposé et devenir ainsi un ordre de la Cour et avoir le même effet que si cet ordre avait été rendu par le juge.

ORDRE XXIV

Citations

1. — Toute partie désirant imposer la comparution d'un témoin dans le but, soit de fournir une preuve, soit de produire un document, peut lui faire signifier une citation qui sera préparée par la partie et délivrée sous le sceau de la Cour.

Les formes de citation sont celles qui sont actuellement en vigueur devant la Haute Cour, ou, s'il s'agit d'une Cour d'une possession britannique, celles qui sont actuellement en vigueur devant cette Cour exerçant sa juridiction ordinaire.

2. — Une citation peut contenir les noms d'un certain nombre de témoins ou peut être délivrée avec les noms des témoins en blanc.

3. — La signification de la citation doit être personnelle et peut être faite par la partie ou son mandataire et elle sera, s'il y a lieu, prouvée par affidavit.

4. — Le refus ou le défaut de répondre à une citation émise comme il a été dit, ou de témoigner en comparaissant, sera considéré comme un acte de désobéissance envers la Cour (*contempt of Court*) et traité comme tel.

ORDRE XXV

Copies, Impressions, Expéditions

1. — Les dépositions, moyens de défense, affidavits et tous autres documents ou copies de ceux-ci peuvent être manuscrits, dactylographiés ou imprimés suivant les convenances, à l'exception des transcriptions de témoignages avant débats qui doivent être imprimées, à moins que le greffier (*Registrar*) n'en décide autrement. Toute discussion entre les parties sur le point de savoir si un document doit être manuscrit, dactylographié ou imprimé, sera tranchée par le greffier (*Registrar*), sur demande d'une partie, sans sommation.

2. — Lorsqu'un document est imprimé, les règles relatives à l'impression actuellement en vigueur devant la Haute Cour ou, s'il s'agit d'une Cour d'une possession britannique, les règles actuellement en vigueur devant

cette Cour dans l'exercice de sa juridiction ordinaire, seront appliquées comme si elles faisaient partie du présent règlement.

3. — Toute personne autorisée à prendre connaissance d'un document relatif à une instance sera, moyennant payement des frais prévus pour cela, autorisée à en recevoir une expédition.

ORDRE XXVI

Payement a et par la Cour

1. — Dans les instances engagées dans le Royaume-Uni, en ce qui concerne tous fonds ou espèces à verser à la Cour en matière de prises et toutes cautions à fournir en ces matières, on procèdera de la façon usitée pour les espèces versées ou cautions fournies devant la Cour dans l'exercice de sa juridiction ordinaire.

2. — Pour les instances engagées dans une possession britannique, toutes sommes ou espèces à verser à la Cour en matière de prises, et toutes cautions à fournir en ces matières, seront transférées, payées ou portées au compte ou au crédit du fonctionnaire compétent de la Cour autorisée à siéger comme Cour des Prises et entre les mains duquel les sommes à payer à la Cour sont habituellement versées et elles seront inscrites sur les livres dudit fonctionnaire au crédit du « Fonds de Prises » et du navire à propos duquel elles seront transférées, payées ou placées. S'il n'existe pas de semblable fonctionnaire, le payement sera fait au greffier (*Registrar*) qui ouvrira dans une banque agréée par le juge, un compte concernant le navire à propos duquel lesdites sommes seront transférées, payées ou placées.

3. — Aucune somme ne sera payée par la Cour sauf en exécution d'une décision ou ordonnance du juge.

ORDRE XXVII

Mise en vigueur et Exécution des jugements et ordonnances

1. — Lorsque le juge condamne une propriété comme prise, l'ordonnance de condamnation peut être exécutée :

(1) Si la propriété se trouve encore sous saisie, par sa mise en vente.

(2) Si la propriété a été vendue avant condamnation et que le produit de la vente n'ait pas encore été versé à la Cour, par un ordre à ceux qui le détiennent d'avoir à le verser à la Cour.

(3) En ce qui concerne le fret dû pour le transport de marchandises sur un navire condamné comme prise, par la saisie des marchandises ainsi transportées jusqu'à payement à la Cour dudit fret ou par un ordre aux propriétaires des marchandises ou à toutes autres personnes détenant le fret ou en répondant, d'avoir à le payer à la Cour.

(4) En tant qu'une ordonnance se refère à des frais et débours (autres que ceux dont le paiement sur le produit de la vente a été ordonné), par un ordre contre les parties qui doivent les payer ou contre leur caution.

(5) Si la propriété a été relâchée sous caution avant condamnation, par un ordre contre la caution.

2. — Lorsque le juge a décidé que la propriété capturée ou saisie comme prise serait restituée à son propriétaire, la décision sera exécutée par une relâche telle qu'elle est prescrite à l'Ordre XIII ; étant entendu que le juge peut ordonner cette restitution sous telles conditions, en ce qui concerne le payement des frais et débours et du fret (s'il en est dû) qu'il peut lui sembler juste d'établir et si ces conditions ne sont pas remplies ou si ces payements ne sont pas effectués dans le délai à fixer dans l'ordre, il peut ordonner la mise à prix et la vente de ladite propriété et le versement à la Cour du produit de la vente, ainsi que le payement sur celui-ci des frais et débours ou du fret.

3. — Si dans une ordonnance de restitution de navire, il est dit que le fret est dû pour la cargaison transportée et si le payement dudit fret est ordonné, l'ordonnance peut être exécutée, en ce qui concerne le payement du fret, contre la cargaison ou son propriétaire :

(1) Si la cargaison a été condamnée, par payement sur le produit de la vente de ladite cargaison.

(2) Si la cargaison a été débarquée et vendue avant jugement et que le produit de la vente soit encore entre les mains de la Cour, par le payement sur le produit de la vente.

(3) Si la cargaison a été débarquée mais se trouve encore sous l'arrêt de la Cour, par la vente de cette cargaison et le payement sur le produit de la vente.

(4) Si la cargaison a été débarquée et restituée à son propriétaire sous caution, par ordre à la caution de payer le fret entre les mains de la Cour.

(5) Si la cargaison a été débarquée et a été restituée au propriétaire sans caution, par ordre au propriétaire ou à la personne à qui la cargaison a été restituée, ou à toute personne ayant reçu ladite cargaison ou le fret ou l'ayant en sa possession, de payer ce fret à la Cour.

4. — Toute décision ou ordonnance autre qu'un jugement de condamnation ou de restitution, non prévue expressément par les Naval Prize Acts ou par le présent règlement, peut être exécutée par un ordre aux parties à l'encontre desquelles cette décision ou ordonnance a été rendue, ou peut être exécutée de la même manière qu'un jugement, décision ou ordonnance de la Haute Cour exerçant sa juridiction d'Amirauté ou, dans le cas d'une Cour d'une possession britannique, de la même manière qu'un jugement, décision ou ordonnance de cette Cour, dans l'exercice de sa juridiction ordinaire, peut l'être.

5. — Les formules d'ordonnance et de décisions se trouvent à l'Appendice, A nº 52 et 53 (I à XXVIII).

6. — Les règles de cet ordre s'appliqueront à l'exécution par la Cour des décisions ou ordonnances de toute autre Cour des Prises ou du Comité Judiciaire du Conseil Privé.

ORDRE XXVIII

Détention

1. — Lorsqu'il est jugé, dans un procès en condamnation, que le navire est un navire ennemi, mais qu'en raison d'une convention internationale ou pour tout autre motif, il n'est passible que de détention et non pas de condamnation, la décision (Appendice A, n° 53, II et IV) prescrira au Marshal de détenir le navire sous sa garde jusqu'à nouvel ordre.

2. — Si un jugement de détention a été rendu en vertu de la règle 1, le navire sera détenu dans tel port ou lieu que la Cour peut indiquer à toute époque.

3. — (Abrogée par l'Ordre en Conseil du 30 septembre 1914).

ORDRE XXIX

Réquisition par l'Amirauté

1. — Si dans une instance en condamnation d'un navire au sujet duquel aucune sentence défininitive n'a été rendue, on fait apparaître au juge, *sur motion* (1), pour le compte de la Couronne, que les Lords de l'Amirauté désirent réquisitionner le navire et qu'il n'y a aucune raison de croire que le navire a droit à être relâché, le juge ordonnera que le navire soit mis à prix et qu'après payement à la Cour, pour le compte de la Couronne, de la valeur ainsi estimée du navire, celui-ci soit immédiatement relâché et remis aux Lords de l'Amirauté.

La formule de l'avis de motion se trouve à l'Appendice A, n° 54 (2).

Il est entendu qu'aucune ordonnance ne sera rendue par le juge en vertu de cette règle à l'égard d'un navire qu'il considérerait avoir de bonnes raisons de croire propriété neutre.

2. — Lorsqu'un navire a été condamné comme prise et n'a pas encore été vendu, ou lorsqu'une décision pour sa détention a été rendue conformément à l'ordre XXVIII, le fonctionnaire compétent de la Couronne peut déposer un avis (Appendice A, formule n° 55) disant que les Lords de l'Amirauté désirent le réquisitionner, sur quoi sera délivrée une commission (Appendice A, formule n° 56) chargeant le Marshal de mettre le navire à prix. Sur payement à la Cour, pour le compte de la Couronne, de la valeur estimative, le navire sera relâché et remis aux Lords de l'Amirauté.

Signification de cet avis ne sera pas exigée avant enregistrement, mais des copies en seront signifiées ensuite aux parties aussitôt que possible par le fonctionnaire compétent de la Couronne.

3. — Lorsque, dans ces cas de réquisition en vertu du présent Ordre, on fait apparaître au juge, *sur motion* (3), en faveur de la Couronne, que le navire est demandé pour le service immédiat de Sa Majesté, le juge peut

---

(1) Ces deux mots ont été supprimés par l'Ordre en Conseil du 30 septembre 1914.

(2) Cette phrase a été supprimée par l'Ordre en Conseil du 30 septembre 1914.

(3) Ces deux mots ont été supprimés par l'Ordre en Conseil du 30 septembre 1914

ordonner qu'il soit immédiatement relâché et remis aux Lords de l'Amirauté sans estimation.

4. — Dans tous les cas où un navire a été réquisitionné en vertu des dispositions de cet Ordre, qu'une estimation ait été faite ou non, toute partie pourra demander à la Cour, *par motion* (1), de fixer le montant de la somme à payer par la Couronne en raison de la valeur du navire et la somme fixée, en tant qu'elle n'a pas encore été payée à la Cour, sera versée entre les mains de celle-ci au nom de la Couronne.

5. — La procédure relative à un navire réquisitionné en vertu du présent Ordre sera continuée nonobstant la réquisition.

ORDRE XXX

Sauvetage de prise

1. — Un navire amené au port pour jugement après recapture sur l'ennemi, mais sujet à restitution contre payement d'une prime de sauvetage doit (sauf ce qui est prescrit ci-après) être l'objet d'une assignation et, s'il en est ainsi ordonné par le juge, de conclusions en la même forme et manière que tous autres navires capturés comme prises.

Les formules d'assignation et de conclusions en cas de sauvetage de prise se trouvent à l'Appendice A, n°s 5 et 13 (II).

2. — (*a*) Lorsqu'un navire, recapturé sur l'ennemi par un bâtiment de Sa Majesté ou par toutes autres personnes que son propre équipage et qui, s'il avait été amené au port par les recapteurs, aurait été sujet à restitution contre payement d'une prime de sauvetage, est autorisé, du consentement des recapteurs, à poursuivre son voyage, ou leur fausse autrement compagnie, ou cesse d'être en la possession des recapteurs ;

(*b*) Lorsqu'un navire capturé par l'ennemi est recapturé par son propre équipage ;

Dans l'un et l'autre cas, les recapteurs peuvent engager une procédure, soit *in rem* soit *in personam*, à l'effet de recouvrer la prime de sauvetage due à raison de la recapture (si elle s'est produite).

3. — Dans les douze jours de la signification d'une assignation, le propriétaire doit déposer un affidavit énonçant la valeur de la propriété réclamée ou que l'on prétend avoir été sauvée, ou un accord avec les recapteurs relativement à cette valeur.

Les formules d'affidavit et d'accord sur la valeur se trouvent à l'Appendice A, n°s 57 et 58.

4. — Lorsqu'il n'y a pas de réclamation du propriétaire, ou qu'aucune demande de comparution n'est produite, ou qu'il n'y a pas de dépôt d'affidavit ou d'accord sur la valeur, ou lorsque les recapteurs n'acceptent pas la valeur déclarée, le juge peut, à la requête des recapteurs, ordonner que la propriété soit évaluée par le Marshal ou de toute autre manière

5. — A défaut de demande de comparution, les recapteurs peuvent,

(1) Ces deux mots ont été supprimés par l'Ordre en Conseil du 30 septembre 1914.

moyennant le dépôt d'un affidavit de signification (Appendice A, formule n° 10), demander un jugement par défaut; dans tous les autres cas, les recapteurs peuvent, à toute époque après demande de comparution, présenter requête pour fixation du jour des débats.

6. — Si, au moment d'une décision ou ordonnance statuant sur la prime pour sauvetage de prise, le navire est sous saisie, la décision ou l'ordonnance de la Cour peut être exécutée par la vente du navire et le payement de ce qui est dû sur le produit de la vente.

7. — Lorsqu'un navire saisi est relâché sous caution, la décision ou l'ordonnance statuant sur la prime pour sauvetage de prise peut être exécutée :

(1) Si l'argent a été versé à la Cour, par un ordre de payement.

(2) S'il a été fourni caution, par un ordre de payement contre la caution, et l'exécution forcée contre la caution à défaut de payement.

8. — Lorsque la procédure en matière de prime de sauvetage de prises a été engagée *in personam*, la décision ou l'ordonnance peut être exécutée contre le propriétaire. A défaut de payement par le propriétaire, le Juge peut décerner un mandat pour la saisie du navire à l'égard de ce navire venant dans le ressort de la Cour et peut ordonner la vente du navire et le payement de ce qui a été alloué sur le produit de cette vente.

9. — Lorsqu'une prime est allouée à des personnes autres que les officiers et équipages des bâtiments de guerre de Sa Majesté, soit séparément soit conjointement avec lesdits officiers et équipages, le juge peut rendre une ordonnance pour répartir cette prime entre ces personnes ou entre ces personnes et ces officiers et équipages, dans telle proportion qu'il lui paraîtra convenable.

Il est entendu que rien de ce qui est ici contenu ne sera pris comme autorisant le partage de primes de sauvetage entre lesdits officiers et équipages ou comme portant atteinte à une proclamation quelconque de Sa Majesté relative à la répartition des parts de prise.

Les formules de décisions en matière de primes de sauvetage de prise se trouvent à l'appendice A, n° 53 (XIII à XVII).

10. — Aucune décision ou ordonnance pour le payement de primes de sauvetage de prise aux sauveteurs ne sera rendue, à moins que et jusqu'à ce que le juge soit convaincu que personne autre que lesdits sauveteurs n'a droit à participer au partage de ladite prime.

ORDRE XXXI

Expéditions a terre et Capture faite conjointement avec un allié

Un navire capturé par une expédition à terre, dans le sens du Naval Prize Act, 1864, section 34, ou conjointement avec un allié, dans le sens de la section 35 dudit Act, sera poursuivi et traité, autant que possible, de la même façon qu'il a été indiqué précédemment pour le cas de tout autre navire capturé comme prise.

ORDRE XXXII

Capture conjointe. — Réclamation du chef d'escadre et autres réclamations surgissant entre les capteurs

1. — Tout individu réclamant une part comme co-capteur (dénommé ci-après « le pétitionnaire ») peut, à toute époque après l'ouverture d'une instance contre un navire à l'égard duquel il réclame une part, procéder comme il est dit ci-après :

(1) Une assignation (Appendice A, formule n° 6) sera remise par le pétitionnaire au greffe (*Registry*), pour ouvrir une instance de capture conjointe.

(2) Si l'instance est ouverte avant la condamnation du navire au sujet duquel le pétitionnaire demande une part ou, en matière de sauvetage de prise, avant jugement, le pétitionnaire, sauf dans le cas d'un chef d'escadre réclamant le partage en vertu de son pavillon, doit, dans les six jours de son assignation, fournir caution, jugée satisfaisante par la Cour, de contribuer avec les capteurs effectifs à une juste proportion de tous frais, charges, débours ou dommages qui pourraient être encourus ou alloués contre les capteurs effectifs en raison de la capture et de la détention de la prise. Dans les 10 jours après que cette caution aura été donnée, le pétitionnaire déposera au greffe (*Registry*) une pétition exposant les faits essentiels sur lesquels il se base pour établir sa demande de part, comme il a été dit plus haut.

(3) Si l'instance est engagée après condamnation du navire au sujet duquel le pétitionnaire demande une part ou, en matière de sauvetage de prise, après jugement, le juge doit, sur énonciation par affidavit du motif suffisant pour lequel la requête n'a pas été présentée avant condamnation ou jugement et après payement fait et caution donnée comme il est prescrit ci-dessus, autoriser la signification de l'assignation à la partie en faveur de laquelle le navire a été condamné (dénommée ci-après « le défendeur ») ou, en matière de sauvetage de prise, aux capteurs, qui exposeront pourquoi le pétitionnaire ne doit pas être déclaré co-capteur dudit navire.

(4) Lorsque l'instance est engagée après condamnation, le pétitionnaire doit, dans les dix jours après que ce payement a été fait ou cette caution donnée, déposer une pétition exposant tous les faits importants sur lesquels il se base pour la demande de part, comme il a été dit, et la signifier comme il a été prescrit ci dessus.

(5) Le défendeur comparaîtra sur assignation, en présentant une demande de comparution (Appendice A, formule n° 8) au greffe (*Registry*) dans le délai indiqué dans l'assignation.

2. — Le défendeur, s'il entend contester le droit du pétitionnaire à une part, déposera une réponse.

Si le défendeur admet le droit du pétitionnaire à une part, il déposera un acte d'admission au greffe (*Registry*).

Copie de chaque pièce sera remise à la partie adverse.

Les formules des susdites pièces se trouvent à l'Appendice A, n° 13 (III).

3. — Après dépôt de la réponse et de la réplique à celle-ci (s'il y en a

une) ou de l'acte d'admission, la pétition sera examinée par la Cour à une date rapprochée fixée par le greffier (*Registrar*), à la requête de l'une ou l'autre partie, et avec telles preuves que le juge estimera à propos.

4. — Si au cours d'une instance engagée contre un navire en vue de condamnation comme prise, ou d'une instance pour sauvetage de prise, une instance pour une capture conjointe est engagée avant condamnation ou jugement, le juge peut, lors de l'examen de l'affaire principale, et sur condamnation du navire comme de bonne prise au profit de la Couronne, déterminer les droits du pétitionnaire à une part comme il a été dit.

Les formules de décision en matière de capture conjointe se trouvent à l'Appendice A, n° 53 (XVIII à XXI).

5. — Les frais de la pétition et ceux occasionnés par elle doivent, suivant la décision du juge, être supportés par le pétitionnaire ou par le défendeur ou être payés sur le produit de la vente du navire s'il est condamné.

6. — Sauf sur autorisation spéciale du juge, nulle partie ne sera admise à réclamer une part comme co-capteur dans une prise, ou en matière de sauvetage de prise, si elle n'engage pas l'instance et ne dépose pas sa pétition dans les six mois de la date à laquelle le juge aura décidé qu'une autre partie a droit à ladite prise ou à la prime de sauvetage de prise.

7. — Une demande d'un chef d'escadre concernant une part dans une prise ou une prime de sauvetage de prise, en vertu de son pavillon, ne sera faite qu'après condamnation et le sera alors en la même forme et manière et la procédure sera la même que dans les affaires où l'on allègue une capture conjointe :

Etant entendu que ledit chef d'escadre ne sera pas tenu de payer les frais ou de fournir caution pour ceux-ci.

8. — Si, dans une procédure en condamnation ou pour prime de sauvetage de prise, les droits ou intérêts de la partie engageant l'affaire sont déniés par une autre partie qui affirme avoir, comme capteur, titre et intérêt exclusifs dans la prise ou dans la prime de sauvetage de prise, une procédure tendant à déterminer ces titres et intérêts pourra être engagée en la forme et manière ci-dessus prescrite pour déterminer les titres et intérêts dans une réclamation pour capture conjointe : Etant entendu que le pétitionnaire ne sera pas requis de fournir caution ou de payer les frais avant qu'il ait été procédé ainsi, à moins que le juge ne l'ordonne et que la formule de procédure affirmera lesdits titres et intérêts exclusifs au lieu d'un titre et intérêt conjoint et qu'enfin la pétition sera déposée dans les dix jours qui suivent non la fourniture du cautionnement, mais l'ouverture de l'instance par le pétitionnaire.

9. — Toutes autres demandes de part en matière de prise ou de prime de sauvetage de prise doivent être présentées par motion, à moins que le juge n'en ordonne autrement.

ORDRE XXXIII

Gratifications pour prise

Dans les demandes de gratification pour prise, la procédure sera la suivante :

(1) Si le navire est amené pour jugement, la requête en vue d'une décision à rendre en vertu du Naval Prize Act, 1864, section 43, sera présentée à la Cour pendant les débats de la cause principale ou aussitôt que possible après.

(2). Si le navire a été détruit ou, ayant été capturé, n'a pas été amené pour être jugé, la requête en vue de cette décision, sera présentée par motion à la Cour.

(3). Au moins quatre jours pleins avant cette requête, avis en sera donné au fonctionnaire compétent de la Couronne.

(4). Les témoins à l'appui de la requête seront entendus par le juge ou leurs témoignages donnés par affidavit.

(5). Si le juge rend une décision favorable à la requête et s'il n'y a pas de parties autres que les demandeurs originaires réclamant le partage de la gratification, le juge peut, après débats sur la requête ou à une date postérieure s'il l'estime convenable, rendre une décision proclamant le droit des réclamants à la gratification pour prise et en fixant le montant. S'il y a d'autres personnes qui réclament une part dans la gratification, le juge peut rendre une décision portant que la gratification est due, en fixant le montant, mais réservant la question de savoir à qui ladite gratification est due.

Les formules de décision se trouvent à l'Appendice A, n° 53 (XXV à XXVIII).

(6). Toutes réclamations tendant au partage de la gratification pour capture conjointe seront, autant que possible, soumises à la même procédure et aux mêmes règles et seront examinées et jugées de la même façon qu'il est prévu ci-dessus pour le cas de réclamations tendant à obtenir une part à titre de co-capteur d'une prise.

ORDRE XXXIV

Répartition et rémunération des agents maritimes

Dans les questions concernant la répartition ou attribution des sommes provenant des prises, qu'il s'agisse du produit de la vente d'une prise, de primes de sauvetage de prise ou de gratifications pour prises, à distribuer selon les dispositions du Naval Agency and Distribution Act, 1864, ou autrement, ainsi que dans les questions concernant la rémunération des agents des navires conformément audit Act, la procédure sera la suivante :

(1). Toute demande en répartition ou attribution desdites sommes sera faite par motion.

(2). Aucune motion ne sera examinée si, quatre jours à l'avance, un

avis portant en son en-tête qu'il s'agit de l'affaire de celui au crédit de qui cette somme se trouve ou à qui cette somme a été jugée être due, n'a pas été signifié par le requérant aux parties intéressées, y compris (s'ils ne sont pas requérants) les Lords de l'Amirauté.

(3). Le juge peut, s'il le juge convenable, prescrire que toute demande en répartition ou attribution sera jugée sur conclusions.

(4). La preuve sur ces demandes sera faite par affidavit, mais le juge peut prescrire l'interrogatoire ou contre-interrogatoire de tout témoin.

(5). Pour la taxation des frais, charges et débours des officiers et équipages d'un des bâtiments de Sa Majesté ou de tout agent de navire, conformément à la Section 13 du Naval Agency and Distribution Act, 1864, la procédure suivie sera la même que celle ci-dessus prescrite pour la taxation des frais.

(6). Si un différend, dans le sens de la section 20 du Naval Agency and Distribution Act, 1864, survient entre les agents du navire, quant à la répartition de leur pourcentage, chacun d'eux pourra lancer une sommation portant en tête indication de l'affaire dans laquelle la question surgit et appelant toutes personnes intéressées à énoncer les motifs pour lesquels la question ne doit pas être soumise au greffier (*Registrar*) et, sur cette sommation et la preuve de sa signification régulière auxdites personnes, il pourra être rendu une ordonnance renvoyant ce différend au greffier (*Registrar*). Contre le rapport fait par le greffier (*Registrar*) toute partie pourra présenter des objections. L'ordre XVII s'appliquera, autant que possible, aux renvois effectués en vertu du présent Ordre.

ORDRE XXXV

Actes et Documents et leur signification

1. — Tout mandat, acte de relâche, commission ou autre acte à exécuter par un fonctionnaire de la Cour ou commissaire agissant sous l'autorité de celle-ci, sera dressé au greffe (*Registry*) et sera délivré sous le sceau de la Cour.

2. — Le sceau de la Cour à employer selon les prescriptions du présent règlement sera celui que fixera le Président.

3. — Tout document délivré sous le sceau de la Cour portera la date de l'apposition du sceau et sera considéré comme ayant été émis à cette date.

4. — Tout acte à exécuter par le Marshal lui sera remis par la partie à la demande de laquelle il aura été dressé, avec des instructions écrites pour son exécution.

5. — Sauf dans le cas d'une ordonnance de contrainte, il ne sera pas nécessaire, pour sa signification régulière, que l'ordonnance originale soit produite, si une copie officielle est présentée.

6. — Tous avis, conclusions, sommations, ordonnances et autres documents, actes de procédure et communications écrites au sujet desquels une signification à personne n'est pas exigée seront considérés comme suffisamment délivrés ou signifiés s'ils sont déposés aux heures prescrites à

l'adresse de la personne visée par la signification, entre les mains d'une personne y résidant ou appartenant à ce lieu. Les heures prescrites seront celles fixées par le Président par une ordonnance générale dont une copie sera affichée de façon apparente à la Cour ou au greffe (*Registry).*

7. — Lorsqu'une partie n'a pas présenté de demande de comparution, ou lorsqu'une partie a omis de donner une adresse pour la signification, tous avis, conclusions, sommations, ordonnances et autres documents, actes de procédure et communications écrites au sujet desquelles une signification à personne n'est pas exigée, pourront être signifiés par leur dépôt au greffe (*Registry*).

8. — Toutes ordonnances (sauf disposition contraire de ce règlement) qui, en cas d'infraction, rendraient une partie passible de contrainte, seront signifiées à personne.

9. — Lorsque la signification à personne d'ordonnances, avis, conclusions, sommations ou autres documents, d'actes de procédure ou communications écrites est exigée par le présent règlement ou autrement, la signification en sera faite en les exhibant à la partie qui doit la recevoir et en lui en laissant copie.

10. — Lorsque la signification à personne d'avis, conclusions, sommations, ordonnances ou autres documents, d'actes de procédure ou communications écrites est exigée par le présent règlement ou autrement, et que l'on fait apparaître au juge que la personne à qui la signification doit être faite est incapable ou qu'une signification rapide à personne ne peut être effectuée, le juge peut ordonner à qui et de quelle manière une autre signification doit être faite, ou peut ordonner qu'avis soit donné par lettre, annonce ou autrement au lieu de la signification.

11. — La signification de tout mandat ou autre acte par le Marshal sera constatée par son certificat.

La formule du certificat de signification se trouve à l'Appendice A, n° 59.

12. — Le juge peut ordonner que toute sommation, avis ou autre acte sera signifié à une partie se trouvant à l'étranger et la procédure prescrite par l'ordre II, règles 16 à 19 inclusivement, relative à la signification d'avis d'assignation s'appliquera à la signification de toute sommation, ordonnance, avis ou autre acte qu'il est ainsi prescrit de signifier.

ORDRE XXXVI

Avis du greffe (Registry)

Tout avis du greffe (*Registry*) pourra être soit remis, soit envoyé par la poste, à l'adresse pour signification de la partie à qui l'avis doit être donné; et l'époque à laquelle l'avis, s'il est envoyé par poste, doit normalement être remis sera considérée comme étant celle de sa signification.

ORDRE XXXVII

Dépôt

1. — Les documents seront déposés par leur remise au greffe (*Registry*) avec un bordereau relatant la nature du document et la date de leur dépôt.

Une formule de bordereau de dépôt de documents se trouve à l'Appendice A, n° 60.

2. — Des documents en nombre quelconque concernant la même affaire peuvent être déposés avec un seul et même bordereau.

3. — Sauf lorsqu'il est autrement prescrit par ce règlement, avant dépôt de tout document, à l'exception des affidavits concernant les papiers de bord, des actes et des documents émanant du greffe (*Registry*) ainsi que des bordereaux, une copie en sera remise ou signifiée à la partie adverse, s'il y en a une, et aucun document, sauf les exceptions ci-dessus, ne sera déposé sans un certificat signé par la partie opérant le dépôt et constatant qu'une copie en a été ainsi remise ou signifiée à ladite partie adverse, s'il y en a une.

ORDRE XXXVIII

Délais : Prolongation ou Abréviation

1. — En tout ce qui concerne les délais pour faire un acte ou engager une instance, la procédure ordinaire, concernant ces délais, en vigueur devant la Haute-Cour ou, s'il s'agit d'une Cour d'une possession anglaise, celle en vigueur devant cette Cour dans l'exercice de sa juridiction ordinaire, sera suivie.

2. — Le juge peut, à la requête de l'une ou l'autre partie, prolonger ou abréger le délai pour faire un acte ou engager une procédure prévu par ces règlements ou formules ou par une ordonnance rendue en vertu d'eux, dans les termes qui lui paraîtront convenables, et toute prolongation de ce genre peut être ordonnée quoique la demande en ait été faite après expiration du délai prescrit.

ORDRE XXXIX

Marshal

1. — Le Marshal exécutera par lui même, ou par son substitut, tous actes émanants de la cour qui lui sont adressés, et il en rendra compte.

2. — Lorsque, à raison de la distance ou d'une autre cause suffisante, le Marshal ne pourra commodément exécuter en personne un acte, il employera une personne compétente comme son substitut pour l'exécuter.

3. — Lorsque, dans un port des possessions de Sa Majesté, personne n'a été désigné ou employé pour agir comme substitut du Marshal, le fonctionnaire principal des douanes du port sera considéré comme étant le substitut du Marshal à l'effet d'exécuter et de signifier les mandats et

autres actes, d'assurer la garde des prises, et pour telles autres missions que le Président indiquera, et pour tout cela il sera fonctionnaire de la Cour.

4. — Des personnes peuvent être désignées ou employées pour agir comme substituts du Marshal en ce qui concerne les objets mentionnés à la règle 3, dans les ports de tout allié de guerre de Sa Majesté, ou pour la signification de toute sommation en dehors du ressort.

ORDRE XL

Heures et jours fériés

Le greffe (*Registry*) et les bureaux du Marshal seront ouverts pour les opérations en matière de prises, aux mêmes heures d'ouverture que pour les opérations de la Cour dans l'exercice de sa juridiction ordinaire. Il est entendu que le greffier (*Registrar*) pendra des dispositions pour l'accomplissement des actes de procédure dans tous les cas d'urgence, lorsque les bureaux seront fermés.

XLI

Archives de la Cour

Il sera tenu au greffe (*Registry*) un registre appelé le *minute book* sur lequel sera inscrite par ordre de date, sous le titre de chaque affaire et sur une page foliotée au numéro d'ordre de l'affaire, une mention de l'ouverture de l'instance, de toutes les demandes de comparution, de tous les documents signifiés ou déposés, de tous les témoins interrogés et de tous les actes accomplis et il y sera, dans le même ordre, inscrit en leur entier, toutes les ordonnances et décisions de la Cour émanant soit du juge, soit du greffier (*Registrar*) soit du consentement des parties au procès.

La formule des bordereaux d'interrogatoire des témoins se trouve à l'Appendice A, n° 61.

2. — Une copie d'une ordonnance ou décision certifiée par le greffier (*Registrar*) sera considérée comme copie exacte de cette ordonnance ou décision.

3. — Il sera tenu au greffe (*Registry*) un registre des oppositions à saisie, un registre des oppositions à relâche et un registre des oppositions à payement, dans lesquels toutes ces oppositions et leur mainlevée seront consignées.

ORDRE XLII

Certificats de vente, condamnation et restitution

1. — Lorsqu'un bien capturé ou saisi comme prise est vendu par ordre ou décision de la Cour, toute personne à qui ce bien est vendu peut, dans le mois à partir de la date de la vente ou de la condamnation du bien, quoi qu'il advienne par la suite et après en avoir avisé le fonctionnaire

compétent de la Couronne, présenter requête au juge pour qu'il soit rendu une ordonnance prescrivant la délivrance d'un certificat de condamnation et de vente ou de vente seulement ; et, sur cette requête, le juge doit, à moins que ne soient montrées de bonnes raisons contraires, ordonner la délivrance d'un certificat qui sera rédigé dans une des formes indiquées à l'Appendice A, n° 62, 63, 64, 65.

2. — Lorsqu'un semblable certificat est délivré à l'égard d'un navire, le requérant est en droit d'avoir un certificat porté au dos de l'acte de vente par lequel le navire lui a été vendu, sur production de l'acte de vente au greffier (*Registrar*).

Lorsque ledit certificat est délivré au sujet de marchandises ou d'une cargaison, le requérant est en droit d'avoir un certificat porté au dos du contrat ou facture (s'il y en a) par lequel lesdites marchandises ou cargaison lui ont été vendues, sur production au greffier (*Registrar*) de ce contrat ou facture.

3. — Lorsque la propriété capturée ou saisie comme prise est restituée à son propriétaire par ordonnance ou décision de la Cour, le propriétaire peut, dans le mois à compter de la date de l'ordonnance ou décision, et après avis au fonctionnaire compétent de la Couronne, présenter requête au juge pour qu'il soit rendu une ordonnance prescrivant la délivrance d'un certificat de restitution, et le juge doit, à moins que ne soient montrées de bonnes raisons contraires, ordonner la délivrance d'un certificat qui sera rédigé dans l'une des formes indiquées à l'appendice A, n° 66 ou 67.

ORDRE XLIII

Formules et Honoraires

1. — Les formules de l'appendice A seront observées avec telles modifications que les circonstances pourraient exiger.

2. — Les droits à percevoir devant la Cour siègeant en matière de prises, par la Cour ou par ses fonctionnaires, et les frais, charges, débours à allouer aux praticiens, seront les droits indiqués à l'appendice B et les frais, charges et débours prévus à l'appendice C respectivement, ou s'en approchant le plus possible selon ce que permettra le cours monétaire pratiqué au lieu où siège la Cour. Tous les honoraires à percevoir comme il est dit ci-dessus le seront au moyen de timbres.

3. — Aucun document ne sera déposé, aucun acte de procédure délivré, aucune décision, jugement ou ordonnance rendu, aucun acte fait par la Cour ou par le greffier (*Registrar*) avant payement au greffe (*Registry*) des droits dus et payables pour ce dépôt, cette décision, ce jugement, cette ordonnance ou cet acte, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le Juge.

ORDRE XLIV

Appels

1. — Dans le présent ordre, sauf exigence contraire du contexte :

« Appel » signifie « Appel devant Sa Majesté en son Conseil ».

« Jugement » comprend sentence, ordonnance ou décision.

« Dossiers » signifie l'ensemble des papiers concernant un appel (y compris les conclusions, actes de procédure, preuves et le jugement) susceptibles d'être produits devant Sa Majesté en son Conseil, au cours des débats en appel.

2. — Des requêtes à la Cour pour l'admission d'un appel comme de droit ou pour autorisation d'appeler, doivent, si elles ne sont pas présentées au moment où le jugement dont est appel est rendu par la Cour, être faites par motion dans les sept jours de la date dudit jugement et le requérant doit aviser la partie adverse de sa demande projetée.

3. — Un appel ne sera admis ou une autorisation d'appeler ne sera accordée par la Cour que :

a) à charge pour l'appelant, dans un délai à fixer par la Cour, de fournir à celle-ci, s'il en est requis, une garantie jugée suffisante par la Cour pour la poursuite régulière de l'appel et le paiement de tous les frais qui peuvent devenir payables à l'intimé au cas où l'appel serait rayé du rôle pour défaut de poursuite ou dans celui où Sa Majesté en son Conseil ordonnerait que l'appelant devra payer les frais d'appel de l'intimé; et

b) sous telles conditions, s'il y en a, relatives au temps et aux délais pendant lesquels l'appelant doit prendre les mesures nécessaires à la préparation du dossier et à son envoi au Conseil Privé, que la Cour, eu égard à toutes les circonstances de la cause, peut juger raisonnable d'imposer.

4. — La Cour aura pouvoir, en admettant l'appel ou en donnant l'autorisation d'appeler, de prescrire, soit que ledit jugement sera exécuté, soit que son exécution sera suspendue pendant l'appel et, dans le cas où la Cour ordonnerait l'exécution du jugement, la personne en faveur de laquelle il a été rendu devra, avant son exécution, fournir caution, paraissant suffisante à la Cour, pour l'exécution de toute ordonnance que Sa Majesté, en son Conseil, jugerait à propos de rendre à ce sujet.

5. — Dès qu'un appel a été admis, soit par une ordonnance de la Cour, soit par un Ordre de Sa Majesté en son Conseil accordant une autorisation spéciale d'appeler, l'appelant doit, sans délai, prendre toutes les mesures nécessaires pour la préparation immédiate du dossier.

6. — La préparation du dossier sera sujette au contrôle de la Cour et les parties pourront soumettre à la Cour toute question litigieuse surgissant par rapport à lui.

7. — Le greffier (*Registrar*) et aussi les parties doivent s'efforcer d'exclure du dossier tous les documents (et spécialement ceux qui sont de pure forme), qui n'ont pas absolument trait à l'objet de l'appel et de réduire dans les limites du possible le volume du dossier.

8. — Les dossiers des appels à Sa Majesté en son Conseil seront imprimés en format in-octavo et pourront être imprimés en Angleterre ou au dehors. Le nombre de lignes à la page devra être de quarante-sept ou environ et chaque dixième ligne devra être numérotée en marge.

Lorsque le dossier est imprimé hors d'Angleterre, le greffier (*Registrar*)

doit, aux frais de l'appelant, transmettre au greffier (*Registrar*) du Conseil privé, 40 exemplaires imprimés dudit dossier, dont l'un sera par lui certifié conforme en y apposant le sceau de la Cour.

Lorsque le dossier concerne un appel contre la sentence d'une Cour siégeant hors d'Angleterre et qu'il doit être imprimé en Angleterre, ou lorsque le dossier concerne un appel contre une sentence de la Haute Cour d'Angleterre, le greffier (*Registrar*) doit, aux frais de l'appelant, transmettre au greffier (*Registrar*) du Conseil privé une copie certifiée dudit dossier, avec un index de tous les papiers et pièces produites dans l'affaire.

9. — Lorsqu'il y a deux ou plusieurs appels interjetés au sujet de la même affaire, la Cour peut prescrire de les joindre.

10. — Un appelant peut, à toute époque avant transmission du dossier au Conseil privé, retirer son appel sous telles conditions, concernant les frais et autres points, que la Cour déterminera.

11. — Lorsqu'un appelant omet d'apporter la diligence qu'il faut dans la poursuite de son appel avant la transmission du dossier au Conseil privé, la Cour peut, à la requête de l'intimé, prononcer la caducité de l'appel ou rendre telle ordonnance qu'elle jugera à propos quant aux frais et autres points.

12. — Lorsque, antérieurement aux débats d'appel, le dossier devient défectueux par suite du décès ou du changement d'état d'une partie à l'appel, la Cour doit, à la requête de toute personne intéressée, délivrer un certificat indiquant qui, dans l'opinion de la Cour, est la personne qualifiée pour être substituée dans le dossier ou être adjointe à la partie décédée ou dont l'état a été modifié.

13. — Lorsque Sa Majesté en son Conseil prescrit qu'une partie supportera les frais d'un appel provenant de la juridiction inférieure, lesdits frais seront taxés par le fonctionnaire compétent de la Cour conformément à l'ordre XIX, règle 2.

14. — La Cour fera exécuter tout ordre ou jugement de Sa Majesté en son Conseil, de la même façon qu'un jugement ou une ordonnance de la Cour.

15. — Un appelant dont l'appel a été admis doit poursuivre son appel conformément aux règles en vigueur régissant la pratique générale et la procédure des appels à Sa Majesté en son Conseil, autant que ces règles peuvent être applicables.

ORDRE XLV

Cas non prévus

Dans tous les cas non prévus par le présent règlement, on suivra la pratique de l'ancienne Haute Cour d'Amirauté d'Angleterre en matière de prises, ou telle autre pratique que pourra prescrire le Président.

ORDRE XLVI

Titre abrégé et entrée en vigueur

Le présent règlement portera le titre de Règlement de la Cour des Prises de 1914 (The Prize Court Rules, 1914) et entrera en vigueur immédiatement après son élaboration; sauf que, dans la mesure où il s'applique à une Cour quelconque d'une possession britannique en dehors du Royaume-Uni, il n'entrera en vigueur qu'après promulgation dans la possession par le Gouverneur de celle-ci.

Ce règlement est suivi de trois appendices : l'appendice A énonce les formules à employer dans la procédure; les appendices B et C indiquent le montant des honoraires à percevoir.

10

5 août 1914. — Décision de la présidence du Conseil des Ministres d'Égypte tendant a assurer la défense de l'Égypte dans la guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne (*Journal officiel égyptien* du 6 août 1914, nº 98) (1).

Considérant que la guerre est malheureusement déclarée entre Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dépendances Britanniques d'Outre-mer, Empereur des Indes, et l'Empereur Allemand;

Considérant que la présence en Égypte de l'armée d'occupation de Sa Majesté Britannique rend le pays susceptible d'être attaqué par les ennemis de Sa Majesté;

Considérant qu'à raison de cette situation de fait, il est nécessaire que toutes les mesures puissent être prises pour défendre le pays contre le risque d'une telle attaque ;

Art. 1er. — Aucune personne résidant ou de passage en Égypte ne pourra, tant que durera l'état de guerre :

1) Faire de contrat ni convention quelconque, soit directement soit indirectement, avec le Gouvernement en guerre avec Sa Majesté Britannique, non plus qu'avec aucun agent de ce Gouvernement; 2) ni contribuer, ni prendre part à l'émission d'aucun emprunt pour ce Gouvernement, ni lui prêter de l'argent.

Art. 2. — Aucune personne résidant ou de passage en Égypte ne pourra conclure de police ou contrat d'assurance avec une personne ou au profit d'une personne résidant ou de passage dans le pays en guerre avec Sa Majesté Britannique, et ne pourra non plus sur la base de toute police

---

(1) Étendue à l'Autriche-Hongrie par décision du 13 août 1914 (*J. off.* du 13 août, nº 103) et à la Turquie par proclamation du Général commandant les forces de S. M. Britannique en date du 7 novembre 1914 (*J. off.* du 7 novembre 1914, nº 149).

ou contrat d'assurance déjà existant, effectuer aucun paiement du chef de toute perte due aux actes de guerre des forces de Sa Majesté Britannique.

Art. 3. — Aucune personne résidant ou de passage en Égypte ne pourra conclure de nouveau contrat ou obligation de nature commerciale, financière ou autre avec une personne ou au profit d'une personne résidant ou de passage dans le pays ci-dessus visé.

Art. 4. — Les dispositions des deux articles qui précèdent s'appliqueront également à toute relation avec toute personne faisant des affaires dans le pays ci-dessus visé, bien que n'y résidant pas, mais seulement pour ce qui concerne les affaires qui y sont faites.

Art. 5. — Aucun navire égyptien ne devra entrer dans un port allemand ni communiquer avec lui.

Art. 6. — A moins d'une autorisation délivrée par le fonctionnaire délégué à cet effet, il ne pourra être exporté d'Égypte aucun des articles suivants :

a) les armes et les munitions et toutes les parties qui les composent;

b) la poudre à canon ou tout autre explosif;

c) les uniformes, équipements militaires et fournitures de campement;

d) les animaux de selle, de bât et de trait susceptibles d'être employés en guerre;

e) les machines et camions à combustion interne capables de porter une charge de 1250 kilogs ou davantage, ainsi que les parties qui les composent;

f) le pétrole et la benzine;

g) véhicules à quatre roues capables de porter une tonne ou plus;

h) véhicules à deux roues capables de porter une charge de 750 kilogs ou davantage;

i) ballons, dirigeables ou aéroplanes, et les parties qui les composent;

j) sacs à charbon;

k) charbons et briquettes.

Art. 7. — A moins d'une permission délivrée par un fonctionnaire désigné à cet effet, il est interdit d'exporter de tout port égyptien aucun article de marchandise quelconque à destination d'un port allemand ainsi que de transborder dans un port égyptien tout article ou marchandise ayant une semblable destination.

Art. 8. — Aucun navire ne recevra l'autorisation de sortir d'un port égyptien tant qu'un fonctionnaire désigné à cet effet ne se sera pas assuré qu'aucune infraction n'a été commise aux dispositions de l'un quelconque des quatre articles qui précèdent.

Art. 9. — Tout navire neutre qui serait lui-même contrebande de guerre, conformément à la liste de contrebande adoptée par Sa Majesté Britannique, ou qui aurait à bord de la contrebande de guerre ou qui rendrait à l'ennemi des services contraires à la neutralité, sera retenu dans tout port égyptien quelconque.

Art. 10. — Sera passible d'être capturé tout navire neutre qui, après la

date de la présente décision, embarquera de la contrebande de guerre dans un port égyptien.

Art. 11. — Tout navire se trouvant dans un port égyptien sur lequel de la contrebande aura été chargée à la date de la présente décision devra la décharger immédiatement.

Art. 12. — Aucun article en marchandise chargé dans un port allemand ne pourra être déchargé dans un port égyptien à moins que ledit article ou marchandise ne fût déjà en mer à la date de la présente décision.

Art. 13. — Les forces navales et militaires de Sa Majesté Britannique pourront exercer tout droit de guerre dans les ports et territoire égyptiens, et les vaisseaux de guerre, les navires marchands et les marchandises capturées dans les ports ou territoire égyptiens pourront être déférés en jugement devant un tribunal des prises britannique.

Art. 14. — Sous la stricte observation des clauses qui précèdent, tout navire allemand qui se trouvait dans un port égyptien à la date de l'ouverture des hostilités ou qui, ayant quitté son dernier port avant cette date, est entré ou entrera dans un port égyptien sans avoir connaissance de la guerre, sera autorisé jusqu'au coucher du soleil du 14 août 1914 à procéder à son chargement ou déchargement et à quitter le port en donnant tels engagements écrits qui pourront être requis par les autorités navales britanniques en conformité des dispositions du chapitre 3 de la convention de 1902 relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime.

Art. 15. — Les navires de commerce qui auront quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et qui, sans avoir connaissance de la guerre, arriveront dans un port égyptien après le coucher du soleil, le 14 août 1914, et seront autorisés à entrer, pourront être requis de repartir soit immédiatement, soit après le délai estimé nécessaire par les autorités du port pour le débarquement de telle partie de la cargaison qu'ils seraient requis d'effectuer ou spécialement autorisés à effectuer tout en donnant préalablement dans les deux cas les engagements écrits prévus à l'article précédent.

Art. 16. Si à bord d'un navire régi par l'un quelconque des articles précédents, il se trouve un chargement qui, d'après les règles appliquées par les tribunaux des prises britanniques, constitue un chargement ennemi, ou bien un chargement que les autorités navales ou militaires britanniques voudraient réquisitionner moyennant compensation pour les besoins de la guerre, ce navire ne quittera pas le port tant que ce chargement n'aura pas été déchargé.

Art. 17. — Le bénéfice des articles 14 et 15 ne s'étendra pas aux navires affectés à la pose des câbles télégraphiques, aux navires destinés à effectuer le transport en haute mer des combustibles liquides, aux navires dont le tonnage dépasse 5.000 tonnes brut, ni aux navires dont la vitesse est de 14 nœuds et au-dessus, ainsi que cela sera établi à suffisance de droit par les indications du « Lloyds Register », ni enfin aux navires de commerce

dont la construction démontrera qu'ils étaient faits pour pouvoir être convertis en navires de guerre.

Art. 18. — Toutes les personnes que cela concerne devront donner aux forces navales et militaires de Sa Majesté Britannique l'a sistance dont elles pourront être requises.

Art. 19. — Sont soumis à la présente décision non seulement les individus, mais encore tout groupement, association ou compagnie ayant une existence légale ou de fait, sous cette réserve cependant que dans le cas où un de ces groupements› associations ou compagnies ferait des affaires tant en Égypte qu'ailleurs, il n'encourra aucune pénalité pour infraction aux dispositions de la présente décision du chef de tout acte accompli hors d'Égypte et sans aucun rapport avec les affaires poursuivies en Égypte.

Art. 20. — Pour ce qui concerne les ports d'accès au canal de Suez, la présente décision sera appliquée avec les modifications suivantes :

a) Les navires de commerce qui ont traversé ou veulent traverser le canal, quel que soit leur nationalité ou leur chargement auront pleine liberté d'aborder et de quitter les ports d'accès ou de traverser le canal sans encourir la capture ou la rétention, pourvu que la traversée du canal et le départ du port d'accès se fassent de façon normale et sans retard injustifié;

b) Ces navires pourront recevoir telle fourniture, y compris le charbon de soute, qui sera raisonnablement nécessaire pour le voyage dans lequel ils sont engagés ;

c) Les marchandises de toute nature qui ont traversé le canal peuvent être transbordées au port de départ ;

d) L'article 13 de la présente décision sera interprété suivant la convention du canal de Suez de 1888.

11

7 août 1914. — NOTIFICATION DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT POUR LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES AU SUJET DU TRAITEMENT ACCORDÉ AUX NAVIRES MARCHANDS BRITANNIQUES ET A LEUR CARGAISON DANS LES PORTS ALLEMANDS (*London Gazette* du 8 août 1914).

Dans la nuit du 4 août 1914, le Secrétaire d'État a reçu l'avis suivant de l'Ambassadeur allemand : « Le Gouvernement Impérial retiendra les navires marchands portant le pavillon britannique se trouvant dans les ports allemands, mais il les libérera si le Gouvernement Impérial reçoit avis d'une conduite contraire du Gouvernement Britannique dans les quarante-huit heures. »

Le 5 août, une copie de l'Ordre en Conseil du 4 août, sur le traitement des navires marchands ennemis dans les ports britanniques à la date de l'ouverture des hostilités, a été communiquée à l'Ambassadeur des États-

Unis à Londres, chargé des intérêts allemands dans ce pays, avec la demande de vouloir bien s'enquérir auprès du Gouvernement allemand si les termes des articles 3 à 8 de l'Ordre en Conseil constituaient la conduite requise par lui pour qu'il consentît à libérer les navires marchands portant pavillon britannique qui se trouvaient dans les ports allemands.

Le 7 août fut reçue une communication des États-Unis portant que le Ministre des États-Unis à Stockholm avait envoyé le télégramme suivant signé de l'Ambassadeur des États-Unis à Berlin : « Veuillez dire si l'Angleterre a publié une proclamation permettant aux navires ennemis de quitter les ports britanniques jusqu'à minuit, 14 août. S'il en est ainsi, l'Allemagne donnera des ordres correspondants. Répondre par la légation allemande, Stockholm ».

L'ambassade des États-Unis ajouta qu'elle ne pensait pas que ce télégramme fût une réponse au message qui avait été transmis à Berlin.

Par une enquête faite à l'ambassade des États-Unis peu avant minuit il fut établi qu'aucune communication ultérieure n'avait été reçue de Berlin.

Le Secrétaire d'État pour les Affaires étrangères n'a aucune information quant au traitement accordé aux navires marchands britanniques et à leurs cargaisons dans les ports allemands, et il a en conséquence adressé la notification ci-après aux Lords Commissaires de la Trésorerie et aux Lords Commissaires de l'Amirauté :

Foreign Office, S. W. Minuit, 7 août 1914.

Milords. J'ai l'honneur de vous dire qu'aucune information ne m'est parvenue portant que le traitement accordé aux navires marchands britanniques et à leurs cargaisons qui étaient dans les ports allemands à la date de l'ouverture des hostilités ou qui y sont entrés subséquemment n'est pas moins favorable que celui accordé aux navires marchands ennemis par les articles 3 à 8 de l'Ordre en Conseil publié le 4 août 1914 relatif aux navires ennemis se trouvant dans les ports britanniques à l'ouverture des hostilités ou y étant entrés subséquemment. Les articles 3 à 8 dudit Ordre en Conseil ne doivent donc pas entrer en application.

J'ai l'honneur etc.

E. Grey.

12

12 août 1914. — Proclamation étendant a l'Autriche-Hongrie certaines proclamations relatives a l'assistance financière donnée a l'ennemi, au commerce avec l'ennemi, a la contrebande de guerre et l'ordre en Conseil touchant les jours de grace accordés aux navires ennemis (*London Gazette* du 13 août 1914).

1914, nº 1254.

George R. I.

Attendu que, le 4 août 1914, un état de guerre a commencé d'exister entre nous d'une part et l'Empire allemand d'autre part ;

Attendu que, à la date du 5 août 1914, nous avons rendu des Proclamations et Ordres en Conseil se rapportant à cet état de guerre;

Attendu que maintenant un état de guerre existe entre nous d'une part et la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie d'autre part;

Attendu qu'il est dès lors désirable d'étendre le domaine des Proclamations et Ordres en Conseil susdits :

En conséquence nous, par et avec l'avis de notre Conseil privé, avons jugé bon de rendre cette Proclamation royale déclarant et il est par les présentes déclaré ce qui suit :

1. La Proclamation enjoignant à tous nos sujets et à toutes personnes résidant ou se trouvant dans nos possessions de ne pas contribuer, participer ou aider à la réalisation d'un emprunt lancé en faveur du Gouvernement allemand, avancer de l'argent à ce Gouvernement, participer à des contrats ou transactions quelconques avec ledit Gouvernement, aider autrement, encourager ou assister ledit Gouvernement doit, à partir de cette date, s'appliquer à tous emprunts lancés en faveur du Gouvernement austro-hongrois, à tous contrats ou transactions faits avec lui, à toute aide, à tout encouragement ou à toute assistance audit Gouvernement.

2. La Proclamation sur le commerce avec l'ennemi doit être entendue, à partir de cette date, comme prohibant avec la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie toutes les relations commerciales qui, en vertu de ladite Proclamation, sont interdites avec l Empire allemand et, en conséquence, cette Proclamation doit être lue comme si les mots « soit l'Empire allemand soit la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie » étaient substitués aux mots « l'Empire allemand ».

3. 1) Dans l'Ordre en Conseil relatif au départ de nos ports des navires ennemis qui se trouvaient dans un de ces ports à l'ouverture des hostilités ou qui y sont entrés postérieurement, le mot « ennemi », en tant qu'il s'applique au navire ou à la cargaison, doit être considéré, à partir de cette date, comme comprenant les navires ou les cargaisons austro-hongrois.

2) Pour l'application des dispositions de cet Ordre en Conseil aux navires austro-hongrois, la date du samedi 15 août doit être substituée à la date mentionnée dans l'article 2 dudit Ordre en Conseil, et la date du samedi 22 août doit être substituée à la date mentionnée dans l'article 3 dudit Ordre en Conseil.

4. La Proclamation spécifiant les articles que nous avons l'intention de traiter comme contrebande de guerre pendant la durée de la guerre avec l'Allemagne doit être considérée comme spécifiant les articles que nous avons l'intention de traiter comme contrebande de guerre dans la guerre avec l'Autriche-Hongrie.

5. Dans la Proclamation interdisant le transport sur vaisseaux britanniques, d'un port étranger à un autre port étranger, de quelque article compris dans la liste de contrebande de guerre établie par nous, à moins que l'armateur n'ait tout d'abord établi lui-même que les articles ne sont pas destinés finalement à être employés en pays ennemi, les mots « pays

ennemi » doivent être considérés, à partir de cette date, comme comprenant la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie.

Fait en notre Cour, au Palais de Buckingham, le 12e jour d'août de l'année de Notre-Seigneur 1914 et de la 5e année de notre règne.

13

15 août 1914. — Notification du secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères au sujet du traitement accordé aux navires marchands britanniques et a leurs cargaisons dans les ports austro-hongrois (*London Gazette* du 16 août 1914).

Le Secrétaire d'Etat pour les Affaires étrangères a reçu des informations de nature à le satisfaire, d'après lesquelles le traitement accordé aux navires marchands britanniques ou à leurs cargaisons dans les ports austro-hongrois n'est pas moins favorable que celui accordé aux navires marchands austro-hongrois et à leurs cargaisons dans les ports britanniques, et il a en conséquence adressé la notification ci-dessous aux Lords Commissaires de la Trésorerie et aux Lords Commissaires de l'Amirauté :

Foreign-Office, S. W. 15 août 1915.

Milords. J'ai l'honneur de vous dire que l'information m'est parvenue, de nature à me satisfaire, que le traitement accordé aux navires marchands britanniques et à leurs cargaisons qui étaient dans les ports austro-hongrois à la date de l'ouverture des hostilités, ou qui y sont entrés subséquemment, n'est pas moins favorable que celui accordé par les articles 3 à 8 de l'Ordre en Conseil publié le 4 août 1914 relatif aux navires ennemis se trouvant dans les ports britanniques à l'ouverture des hostilités ou entrés subséquemment, dont l'application a été étendue aux navires marchands austro-hongrois par la Proclamation de Sa Majesté publiée le 12 août 1914.

Les articles 3 à 8 dudit Ordre en Conseil, étendus par la Proclamation datée du 12 août 1914, doivent en conséquence entrer en pleine force et effet au regard des navires marchands austro-hongrois.

J'ai l'honneur, etc.

E. Grey.

14

20 août 1914. — Ordre en Conseil adoptant, durant les hostilités actuelles, les dispositions de la convention connue sous le titre de Déclaration de Londres, avec additions et modifications (*London Gazette* du 22 août 1914).

1914, n° 1260.

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 20 août 1914.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil;

Attendu que, durant les hostilités actuelles, les forces navales de Sa Majesté doivent coopérer avec les forces navales françaises et russes; et

Attendu qu'il est désirable que les opérations navales des forces alliées, en tant qu'elles affectent les navires et le commerce neutres, soient conduites d'après des principes similaires; et

Attendu que les Gouvernements de France et de Russie ont informé le Gouvernement de Sa Majesté que, durant les hostilités actuelles, ils ont intention d'agir conformément aux dispositions de la convention connue sous le titre de Déclaration de Londres, signée le 26 février 1909, en tant que cela peut être fait;

En conséquence, il plaît à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner et il est ordonné par les présentes que, durant les hostilités actuelles, la convention connue sous le titre de Déclaration de Londres devra, sauf les additions et les modifications qui suivent, être adoptée et mise en vigueur par le Gouvernement de Sa Majesté comme si elle avait été ratifiée par Sa Majesté.

Les additions et les modifications sont les suivantes :

1° Les listes de contrebande absolue et conditionnelle indiquées dans la Proclamation du 4 août 1914 seront substituées à celles contenues aux articles 2 et 24 de ladite Déclaration.

2° Un navire neutre qui a réussi à transporter de la contrebande à l'ennemi avec des papiers faux peut être saisi pour avoir effectué ce transport, s'il est rencontré avant d'avoir achevé son voyage de retour.

3° La destination visée à l'article 33 de la Déclaration peut être induite de toute preuve suffisante et (outre la présomption posée à l'article 34) sera présumée si la marchandise est consignée à, ou pour compte de, un agent de l'État ennemi, ou à, ou pour compte de, un commerçant ou toute autre personne agissant sous le contrôle des autorités de l'État ennemi.

4° L'existence d'un blocus sera présumée connue :

a) de tous navires partis de, ou ayant touché à un port ennemi après un délai suffisant, depuis la notification du blocus aux autorités locales, pour avoir permis au Gouvernement ennemi de faire connaître l'existence du blocus;

b) de tous navires qui sont partis de, ou ont touché à un port britannique ou allié après la publication de la déclaration du blocus.

5° Nonobstant les dispositions de l'article 35 de la Déclaration, la contrebande conditionnelle, s'il est établi qu'elle a la destination visée à l'article 33, est sujette à capture, quels que soient le port de destination du navire et le port où la cargaison doit être déchargée.

6° Le rapport général du Comité de rédaction de ladite Déclaration présenté à la Conférence navale et adopté par la Conférence à la onzième séance plénière du 25 février 1909 sera considéré par tous les tribunaux de prises comme un exposé authentique du sens et des intentions de la Déclaration, et ces tribunaux devront entendre et interpréter les dispositions de cette Déclaration à la lumière du commentaire qui y est donné.

Les Lords Commissaires du Trésor de Sa Majesté, les Lords Commissaires de l'Amirauté, et chacun des principaux Secrétaires d'Etat de Sa Majesté, le Président de la Division des Testaments, Divorces et Amirauté à la Haute Cour de Justice, tous autres juges des Tribunaux de prises de Sa Majesté et tous gouverneurs, fonctionnaires et autorités que cela peut concerner, devront donner les instructions nécessaires dans leur domaine respectif.

ALMERIC FITZ ROY.

15

20 août 1914. — ORDRE EN CONSEIL AUTORISANT LES COMMISSAIRES FAISANT FONCTION DE LORD GRAND AMIRAL A REQUÉRIR LA CONSTITUTION D'UNE COUR DES PRISES, A RAISON DE L'ÉTAT DE GUERRE AVEC L'AUTRICHE-HONGRIE, *(London Gazette* du 20 août 1914).

1914, n° 1263.

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 20 août 1914.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu que, le 5 août 1915, un état de guerre a commencé à exister entre ce pays et l'Empire allemand ;

Attendu que, par Ordre en Conseil de Sa Majesté du 5 août 1914, il a été ordonné qu'une commission serait donnée autorisant les Commissaires faisant fonction de Lord Grand Amiral à requérir la Haute Cour de Justice de Sa Majesté de prendre connaissance des affaires de prises soulevées à l'occasion de ladite guerre ;

Et attendu qu'un état de guerre existe maintenant aussi entre ce pays et la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie, de sorte que les flottes et navires de Sa Majesté peuvent saisir légalement tous navires, vaisseaux et marchandises appartenant à ladite Monarchie Dualiste ou à ses citoyens et sujets ou à d'autres personnes habitant les pays, territoires ou possessions de ladite Monarchie Dualiste, et les amener en jugement devant les Cours d'Amirauté dans les Etats, possessions ou colonies de Sa Majesté, qui seront régulièrement commissionnées pour en prendre connaissance ;

Il plaît en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par les présentes ordonné, qu'une commission sera donnée sous le grand sceau du Royaume-Uni, autorisant les Commissaires faisant fonction de Lord Grand Amiral à solliciter et requérir la Haute Cour de Justice de Sa Majesté et les juges de cette Cour de prendre connaissance et procéder judiciairement sur toutes et sur toutes sortes de captures, saisies, prises et reprises de tous navires, vaisseaux et marchandises qui sont ou seront pris, d'entendre et de décider sur elles ; et, en conformité avec l'usage de l'Amirauté, le droit des gens, les statuts, règles et règlements en vigueur en ce moment, d'adjuger et condamner tous ces navires, vaisseaux et marchandises qui appartiendront à la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie, ou à ses citoyens ou sujets, ou à toutes autres personnes

habitant n'importe quels pays, territoires ou possessions de ladite Monarchie Dualiste, aussi bien que les navires, vaisseaux et marchandises appartenant à l'Empire allemand, ou aux citoyens ou sujets de celui-ci, ou à toutes autres personnes habitant n'importe quels pays, territoires ou possessions dudit Empire allemand.

ALMERIC FITZ ROY.

Georges V, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions au-delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes, à nos très fidèles et bien aimés, le Très Honorable Winston Leonard Spencer-Churchill, M. P., l'Amiral Prince Louis Alexandre de Battenberg, le Vice-Amiral Sir Frederick Tower Hamilton, le Contre-Amiral Archibald Gordon Henry Wilson Moore, le Capitaine Cecil Foley Lambert, le Très Honorable Sir Francis John Stephens Hopwood, nos Commissaires chargés de l'Office de Lord Grand Amiral de notre Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions en dépendant, et à nos Commissaires chargés actuellement de l'exécution de cet Office, salut :

Attendu que, depuis le 4 août 1914, un état de guerre existe entre ce pays et l'Empire Allemand ;

Attendu que, par notre commission sous le grand Sceau du Royaume-Uni en date du 6 août 1914, nous avons autorisé et invité nos dits Commissaires à requérir notre Haute-Cour de Justice de prendre connaissance des affaires de prises résultant de ladite guerre;

Et attendu qu'un état de guerre existe maintenant aussi entre ce pays et la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie, de sorte que nos flottes et navires peuvent légalement saisir tous navires, vaisseaux et marchandises appartenant à ladite Monarchie Dualiste ou à ses citoyens et sujets, ou à toutes autres personnes habitant un des pays, territoires ou dépendances de ladite Monarchie Dualiste, et les traduire devant les Cours d'Amirauté dans nos territoires, possessions ou colonies, qui seront commissionnées à l'effet d'en connaître.

Les présentes ont, en conséquence, pour objet d'ordonner et nous ordonnons et enjoignons à nos Commissaires, maintenant et pour le moment actuel, ou à deux ou plusieurs d'entre eux, en addition et comme complément à l'ordonnance déjà rendue par vous en vertu de notre dite commission du 6 août 1914, de requérir notre Haute Cour de Justice et ses juges, et ladite Haute Cour de Justice et ses juges sont par les présentes autorisés et invités à prendre connaissance et à procéder judiciairement sur toutes espèces de captures, saisies, prises et reprises de tous navires, vaisseaux et marchandises déjà saisis et pris, ou qui, par la suite, seront saisis et pris, à juger et à décider à leur sujet et, conformément aux usages de l'Amirauté, au Droit International, aux statuts, règles et règlements actuellement en vigueur, à adjuger et à condamner tous lesdits navires, vaisseaux et marchandises appartenant à la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie, aux citoyens et sujets de celle-ci, ou à toutes autres personnes habitant dans un des pays, territoires ou dépendances de ladite Monarchie Dualiste, de même que les navires, vaisseaux et marchandises appartenant à l'Empire Allemand, aux

citoyens ou sujets de celui-ci, ou à toutes autres personnes habitant dans un des pays, territoires ou dépendances dudit Empire Allemand.

En foi de quoi, nous avons fait mettre et apposer sur les présentes le Grand Sceau du Royaume-Uni.

Fait à Notre Cour, au Palais de Buckingham, le 20e jour d'août dans l'année de N. S. 1914, et la 5e de notre Règne.

16

28 août 1914. — ORDRE EN CONSEIL ABROGEANT CERTAINES DISPOSITIONS DE LA PROCLAMATION ROYALE DU 17 SEPTEMBRE 1900, CONCERNANT LA RÉPARTITION DU PRODUIT NET DES PRISES MARITIMES (*London Gazette* du 28 août 1914).

1914, nº 1301.

A la Cour, Au Palais de Buckingham, le 28 août 1914.

Sa Majesté le Roi, présente en son Conseil;

Attendu que ce jour il a été donné lecture au Conseil d'un mémoire des Très Honorables Lords Commissaires de l'Amirauté, en date du 26 août 1914, ainsi conçu :

« Attendu que Sa Majesté défunte, la Reine Victoria a daigné, par sa Proclamation royale du 17 septembre 1900, régler, dans les termes énoncés par celle-ci, la répartition du produit net des prises faites sur l'ennemi, des captures et saisies opérées conformément aux divers Acts du Parlement relatifs aux revenus des douanes, au commerce et à la navigation, à l'abolition de la traite des esclaves, à la capture et à la destruction des pirates et de leurs navires, ainsi que des allocations accordées à cet égard ou pour tout sauvetage aux équipages des navires et vaisseaux de guerre de Sa Majesté lorsque cette répartition n'est pas spécialement définie par les termes des jugements et actes d'allocation.

« Et attendu que nous sommes d'avis que les règles fixant la répartition du produit des prises capturées sur l'ennemi, lorsque celui-ci est accordé par Votre Majesté aux officiers et aux équipages de la flotte de Sa Majesté, doivent être modifiées afin de les mettre en harmonie avec les circonstances actuelles;

« Et attendu qu'on propose de remplacer le système de distribution des parts de prises décrit dans la Proclamation précitée par un système de primes ou de gratifications à fixer selon des règles et conditions qui seront indiquées par la suite, pour une répartition plus générale entre les officiers et les équipages des forces navales de Votre Majesté.

« Nous demandons humblement la permission de recommander à Votre Majesté de daigner abroger, par Ordre en Conseil, ce qui, dans la susdite Proclamation, concerne la répartition du produit net des prises capturées sur l'ennemi ».

Sa Majesté, après avoir pris ledit mémoire en considération, a bien voulu, par et avec l'avis de son Conseil privé, approuver ce qui a été ici

proposé. Les Très Honorables Lords Commissaires de l'Amirauté donneront à cette fin les instructions conformes.

ALMERIC FITZ ROY.

17

9 septembre 1914. — PROCLAMATION N° 2 SUR LE COMMERCE AVEC L'ENNEMI (*London Gazette* du 9 septembre 1914).

1914, n° 1376.

George R. I.

Attendu qu'un état de guerre existe entre nous et l'Empire allemand depuis le 4 août 1914, 11 heures du soir, et qu'un état de guerre existe entre nous et la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie depuis le 12 août 1914, à minuit;

Attendu qu'il est contraire à la loi pour toute personne résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions, de commercer ou d'avoir des relations commerciales ou financières avec quelque personne résidant ou faisant des affaires dans l'Empire allemand ou en Autriche-Hongrie sans notre permission ;

Attendu que, par notre Proclamation du 5 août 1914 relative au commerce avec l'ennemi, certaines espèces de transactions avec l'Empire allemand ont été prohibées ;

Attendu que, par le paragraphe 2 de notre Proclamation du 12 août 1914, ladite Proclamation du 5 août 1914 a été déclarée applicable à l'Autriche-Hongrie ;

Attendu qu'il est désirable de maintenir et d'étendre les prohibitions contenues dans les premières Proclamations et à cette fin de révoquer la Proclamation du 5 août 1914 et le paragraphe 2 de la Proclamation du 12 août 1914, et d'y substituer la présente Proclamation ;

Et attendu qu'il est convenable et nécessaire d'avertir toutes les personnes résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions, de leurs devoirs et obligations vis-à-vis de nous, de notre Couronne et du Gouvernement;

Nous avons, en conséquence, décidé, par et avec l'avis de notre Conseil privé, de publier cette Proclamation royale par laquelle il est déclaré ce qui suit :

1. La susdite Proclamation du 5 août 1914, relative au commerce avec l'ennemi, et le paragraphe 2 de la susdite Proclamation du 12 août 1914, ainsi que toute déclaration officielle publiée pour leur explication sont, par la présente, et à compter de sa date, abrogées, et de et après cette date, la présente Proclamation leur est substituée.

2. L'expression « pays ennemi », dans cette Proclamation, signifie les territoires de l'Empire allemand et de la Monarchie Dualiste d'Autriche-Hongrie, ainsi que toutes leurs colonies et dépendances.

3. L'expression « ennemi », dans cette Proclamation, signifie toute personne ou tout groupe de personnes de quelque nationalité que ce soit

résidant ou faisant des affaires dans un pays ennemi, mais elle ne comprend pas les personnes de nationalité ennemie qui ne résident ni ne font d'affaires en pays ennemi. Dans le cas de sociétés le caractère ennemi est attaché seulement à celles incorporées dans un pays ennemi.

4. L'expression « ouverture de la guerre », dans cette Proclamation, signifie 11 heures du soir, le 4 août 1914, pour l'Empire allemand, ses colonies et dépendances, et minuit, le 12 août 1914, pour l'Autriche-Hongrie, ses colonies et dépendances.

5. A partir de la date de cette Proclamation, les prohibitions suivantes auront effet (sauf si des licences sont accordées comme il est prévu par la suite) (1); et par les présentes, en conséquence, nous faisons savoir à toutes personnes résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions :

1° Qu'elles ne doivent payer aucune somme d'argent à un ennemi ou au bénéfice de celui-ci ;

2° Qu'elles ne doivent pas faire d'arrangement avec un ennemi ou au bénéfice de celui-ci, ni convenir de lui donner une sûreté pour le payement de quelque dette ou autre somme d'argent;

3° Qu'elles ne doivent pas agir au profit d'un ennemi en tirant, recevant, payant, présentant pour acceptation ou payement, négociant un titre négociable ou en faisant quelque autre chose au sujet de celui-ci ;

4° Qu'elles ne doivent accepter, payer un titre négociable qui est tenu par un ennemi ou à son profit ni faire autre chose au sujet de ce titre; étant entendu que cette prohibition ne doit pas être considérée comme enfreinte par une personne qui n'a aucun motif raisonnable de croire que ce titre est détenu par ou au profit d'un ennemi :

5° Qu'elles ne doivent entrer dans aucune affaire, ni compléter aucune affaire déjà engagée avec un ennemi au sujet de marchandises, actions ou autres valeurs ;

6° Qu'elles ne doivent faire ou conclure aucun nouveau contrat d'assurance maritime, sur la vie ou contre l'incendie ou autre police ou contrat d'assurance avec ou pour le bénéfice d'un ennemi; ni accepter ou donner effet à quelque risque assumé en vertu d'une police ou d'un contrat d'assurance (y compris la réassurance) fait avec un ennemi ou pour son bénéfice avant l'ouverture de la guerre ;

7° Qu'elles ne doivent ni directement ni indirectement fournir à un pays ennemi ou à un ennemi ou pour son usage ou son bénéfice, ou en obtenir, des effets, denrées ou marchandises; ni directement ou indirectement fournir à quelque personne ou pour son usage ou son bénéfice, ou en obtenir des effets, denrées ou marchandises destinés à être transmis à un

---

(1) Le 22 septembre 1914, le Secrétaire d'Etat R. Mac Kenna a décidé que des licences pouvaient être accordées par les Lords Commissaires du Trésor ; le 25 septembre, le *Board of Trade* a décidé que les propriétaires anglais d'une cargaison se trouvant sur navire ennemi dans un port neutre pourraient, afin d'entrer en possession de cette cargaison, payer le fret et les accessoires à l'agent de l'armateur dans ce port. *London Gazette*, 25 septembre 1914.

pays ennemi ou à un ennemi ou provenant directement ou par transmission d'un pays ennemi ou d'un ennemi ; ni directement ou indirectement faire le commerce ou le transport de tous effets, denrées ou marchandises destinés à un pays ennemi ou à un ennemi ou en provenant ;

8° Qu'elles ne doivent autoriser aucun navire britannique à partir pour quelque port ou place d'un pays ennemi, à y entrer ou à communiquer avec lui ;

9° Qu'elles ne doivent conclure aucun contrat ou engagement commercial ou financier ou autre contrat ou engagement avec ou pour le bénéfice d'un ennemi ;

10° Qu'elles ne doivent pas conclure de transactions avec un ennemi si et quand elles sont prohibées par un Ordre en Conseil fait et publié sur la recommandation d'un Secrétaire d'Etat, même si elles étaient autrement permises par la loi ou par la présente ou une autre Proclamation ;

Et, par les présentes, nous faisons savoir en outre à toutes personnes que quiconque, en contravention à la loi, commettrait, aiderait ou exciterait à commettre quelqu'un des actes sus-mentionnés, se rendrait coupable d'un crime et serait passible de punition et de peines en conséquence.

6. Il est entendu que, lorsqu'un ennemi a une succursale située dans un territoire britannique, allié ou neutre, qui n'est pas un territoire neutre en Europe, les transactions faites par ou avec une telle succursale ne doivent pas être traitées comme des transactions faites par ou avec un ennemi.

7. Rien dans cette Proclamation ne doit permettre de penser que sont prohibés les payements faits par ou pour compte d'ennemis à des personnes résidant, faisant des affaires ou se trouvant dans nos possessions si ces payements résultent de transactions engagées avant l'ouverture de la guerre ou autrement permises.

8. Rien dans cette Proclamation ne sera entendu comme prohibant quoi que soit qui aura été permis expressément par notre licence ou par licence donnée en notre nom par un secrétaire d'Etat, ou par le *Board of Trade*, que les licences aient été spécialement délivrées à des individus ou déclarées applicables à des classes de personnes.

9. Cette Proclamation sera appelée Proclamation n° 2 sur le commerce avec l'ennemi (*Trading with the Enemy Proclamation n° 2*).

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 9e jour de septembre dans l'année de Notre-Seigneur 1914 et dans la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

18

18 septembre 1914. — ACT POUR POURVOIR A L'EXERCICE DE LA JURIDICTION DES PRISES PAR CERTAINES COURS BRITANNIQUES EN EGYPTE, A ZANZIBAR ET A CHYPRE, POUR LA PRÉSENTE GUERRE.

1. — S'il plaît à Sa Majesté de conférer juridiction en matière de prises à l'une quelconque des Cours suivantes, à savoir :

a) La Cour Suprême de S. M. Britannique pour les Possessions de la Sublime Porte Ottomane en Egypte;

b) La Cour de S. M. Britannique pour Zanzibar, à Zanzibar;

c) La Cour Suprême de Chypre, à Chypre;

la Cour aura, pour la présente guerre, en vertu des Naval Prize Courts Acts, de 1864 à 1914, la juridiction qui est conférée à une Cour des Prises de Vice-Amirauté et ces Acts et tout Ordre en Conseil rendu en conséquence s'y appliqueront, sauf telles modifications (s'il y en a) qui apparaîtraient opportunes ou nécessaires à Sa Majesté en son Conseil.

2. — Cet Act pourra être cité comme le *Prize Courts (Egypt, Zanzibar and Cyprus) Act, 1914* (1).

19

21 septembre 1914. — Proclamation étendant la liste des articles qui doivent être traités comme contrebande de guerre (*London Gazette* 21 septembre 1914).

George R. I.

Attendu que, le 4 août dernier, Nous avons publié une Proclamation royale spécifiant les articles que nous avions l'intention de traiter comme contrebande de guerre durant la guerre entre Nous et l'Empereur allemand;

Et attendu que, le 12 août dernier, Nous avons, par notre Proclamation de ce jour, étendu notre susdite Proclamation à la guerre entre Nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie:

Et attendu que, par un Ordre en Conseil du 20 août 1914, il a été prescrit que, durant les présentes hostilités, la Convention dénommée la Déclaration de Londres serait, sauf certaines additions et modifications qui y sont spécifiées, adoptée et appliquée comme si elle avait été ratifiée par Nous;

Et attendu qu'il est désirable de compléter la liste des articles qui doivent être traités comme contrebande de guerre durant la présente guerre;

Et attendu qu'il convient d'introduire certaines modifications nouvelles dans la Déclaration de Londres telle qu'elle a été adoptée et mise en vigueur:

En conséquence, Nous déclarons, par et avec l'avis de Notre Conseil Privé, que durant la guerre et jusqu'à ce que Nous donnions nouvel avis public, les objets énumérés dans la liste ci-après, seront, nonobstant toute disposition contenue dans l'article 28 de la Déclaration de Londres, traités comme contrebande conditionnelle.

---

(1) Un Ordre en Conseil du 30 septembre 1914 a, en conséquence de cet Act, prescrit qu'une commission serait donnée à chacune des Cours ci-dessus énumérées, l'investissant des fonctions de Cour des prises.

Liste

Cuivre brut; plomb en saumon, en feuilles ou en tuyaux; glycérine; ferrochrome; minerai de fer hématite; minerai de fer magnétique; caoutchouc; cuirs et peaux brutes ou tannées (mais non compris les cuirs préparés).

Fait à notre Cour, Palais de Buckingham, le 21e jour de septembre dans l'année de Notre-Seigneur 1914 et dans la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

20

30 septembre 1914. — ORDRE EN CONSEIL MODIFIANT LES RÈGLES A OBSERVER DANS LES PROCÉDURES DE PRISE.

Au Palais de Buckingham, le 30 septembre 1914.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu que par la section 3 du Prize Courts Act, 1894, Sa Majesté, en son Conseil, est autorisée à édicter des dispositions pour régler, conformément aux stipulations du Naval Prize Act, 1864 et audit Act, la procédure et la pratique des Cours des prises, dans l'esprit du Naval Prize Act, 1864, ainsi que les devoirs et la conduite des fonctionnaires de celles-ci et des praticiens qui s'y rattachent, de même que les honoraires à percevoir par les fonctionnaires des Cours et les frais, charges, débours à allouer aux praticiens :

Et attendu, qu'en vertu du Prize Courts Act, 1894, certaines règles ont été édictées par Ordre en Conseil de Sa Majesté, en date du 5 août 1914;

Et attendu qu'il est convenable que ces règles soient modifiées;

Et attendu que, à raison de l'urgence, il est nécessaire que cet Ordre reçoive immédiatement son application :

En conséquence, il a plu à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés à cet effet par ledit Act ou autrement, sur l'avis et avec le consentement de son Conseil Privé, d'ordonner et il est par les présentes ordonné ce qui suit :

1. — Que dans l'ordre XXVIII (Détention) desdites Règles, la règle 3 sera omise et que cette omission sera rétroactive et aura effet comme si ladite règle n'avait jamais été insérée dans ledit Règlement.

2. — Que dans l'ordre XXIX (Réquisition par l'Amirauté) dudit Règlement les mots suivants seront omis.

Dans les règles 1 et 3 les mots « sur motion ».

Dans la règle 1 les mots « La formule d'avis de motion se trouve à l'Appendice A no 54 ».

Dans la Règle 4 les mots « sur motion ».

3. — Que les règles suivantes seront ajoutées au susdit ordre XXIX après la règle 4 :

4 A. — Nonobstant ce qui est contenu dans le présent ordre, la Cour doit, à la requête du fonctionnaire compétent de la Couronne, accepter, au lieu

de payement à la Cour, un engagement écrit, signé par le fonctionnaire compétent de la Couronne, pour le payement entre les mains de la Cour, au nom de la Couronne, de la valeur estimative du navire ou de la somme fixée conformément à la règle 4 du présent ordre, suivant le cas, à la date ou aux dates auxquelles la Cour décidera par une ordonnance que ladite somme ou une partie de celle-ci est exigée en vue d'un payement à effectuer par la Cour.

4 B. — Lorsque, dans un cas de réquisition en vertu du présent ordre, on fait apparaître au juge, pour le compte de la Couronne, que les Lords de l'Amirauté désirent réquisitionner temporairement le navire, la Cour peut, au lieu d'une ordonnance de relâche, rendre une ordonnance pour la remise temporaire du navire aux Lords de l'Amirauté et, sous réserve de ce qui a été dit plus haut, les stipulations du présent ordre s'appliqueront à cette réquisition ; il est entendu que, dans le cas de retour du navire sous la garde de la Cour, celle-ci peut rendre telle ordonnance qu'elle jugera convenable pour le retour à la Couronne des sommes payées à la Cour, ou de partie de celles-ci, ou pour la résiliation de l'engagement souscrit pour le compte de la Couronne ou pour la réduction du montant de cet engagement suivant le cas ; et il est entendu également que si le navire ainsi réquisitionné est soumis aux dispositions de l'ordre XXVIII, règle 1, relatives à la détention, la somme dont la Couronne sera tenue en raison de cette réquisition sera du montant du dommage, s'il y en a un, que le navire aura subi pendant cette remise temporaire dont il a été parlé plus haut.

4. — La formule nº 54 de l'Appendice A audit Règlement sera omise.

5. — Le présent Ordre produira effet provisoirement à partir de sa date conformément aux dispositions de la section 2 du Rules Publication Act, 1893 (1).

21

8 octobre 1914. — Avis du Colonial Office au sujet de la constitution de Cours des prises dans les possessions de Sa Majesté au dela des mers (*London Gazette*, 9 octobre 1914.)

Les Cours spécifiées dans la seconde colonne de la liste ci-dessous ont été régulièrement constituées en Cours des prises. Elles siègeront probablement, sauf dans chaque cas le pouvoir discrétionnaire de la Cour, dans les lieux spécifiés à la troisième colonne. Les fonctionnaires nommés à la quatrième colonne ont été autorisés à diriger les procédures de prise au nom de la Couronne dans la juridiction des Cours vis-à-vis desquelles leur nom est inscrit, et les enquêtes au sujet de la libération des cargaisons autres que les cargaisons ennemies chargées sur des navires ennemis,

(1) Ces règles provisoires ont reçu un caractère définitif à la suite d'un avis du Conseil Privé du 2 octobre 1914 (*London Gazette* du 2 octobre 1914.)

seront, sauf quand il en est autrement disposé, faites par ces fonctionnaires.

Liste

—	Nom de la Cour.	Son siège.	Fonctionnaire
République d'Australie.	Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud.	Sydney, Nouvelle Galles du Sud.	Solicitor de la Couronne pour la Républ. d'Australie.
République d'Australie.	Cour suprême de Victoria.	Melbourne.	—
République d'Australie.	— du Queensland.	Brisbane.	—
République d'Australie.	— de l'Australie méridionale.	Adelaïde.	—
République d'Australie.	— de l'Australie occidentale.	Albany (ou Perth)	—
République d'Australie.	— de Tasmanie.	Hobart.	—
Bahamas.	— des Bahamas.	Nassau.	Attorney General.
Bermudes.	— desBermudes.	Hamilton, Bermudes.	—
Guyane anglaise.	— de la Guyane anglaise.	Georgetown.	—
Honduras britannique.	— du Honduras britannique.	Belize.	—
Canada.	Cour de l'Échiquier du Canada (ou Juges locaux en matière d'Amirauté).	Quebec.	Ministre adjoint de la justice.
—	Cour de l'Échiquier du Canada (ou Juges locaux en matière d'Amirauté).	Halifax, Nouvelle Écosse.	—
—	Cour de l'Échiquier du Canada (ou Juges locaux en matière d'Amirauté).	St. John's, Nouv. Brunswick.	—
—	Cour de l'Échiquier du Canada (ou Juges locaux en matière d'Amirauté).	Victoria, Colombie britannique	—
—	Cour de l'Échiquier du Canada (ou Juges locaux en matière d'Amirauté).	Charlotteto wn, Ile du Prince Edouard.	—
Ceylan.	Cour suprême de Ceylan.	Colombo.	Attorney General. Demande de libération à présenter au Receveur principal des Douanes.
Iles Falkland.	Cour suprême des Iles Falkland.	Stanley.	Thomas Nelson Goddard, Esq. Stanley.
Fidji.	— Iles Fidji.	Suva.	Attorney general.

—	Nom de la Cour	Son siège	Fonctionnaire
Gibraltar.	Cour suprême de Gibraltar.	Gibraltar.	Attorney General.
Hong-Kong.	— Hong-Kong.	Hong-Kong.	Solicitor de la Couronne.
Jamaïque.	— la Jamaïque.	Kingston (ou Port Royal).	—
Iles Leeward.	— des Iles Leeward.	Antigua(St.John).	Attorney General.
Malte.	Cour commerciale de Malte.	Malte(LaValette).	Avocat de la Couronne.
Ile Maurice.	Cour suprême de l'Ile Maurice.	Port Louis, Maurice.	Procureur général.
Terre-Neuve.	— de Terre-Neuve.	Saint Jean, Terre Neuve.	Attorney General.
Nouvelle-Zélande.	— de la Nouvelle Zélande.	Dunedin.	—
—	— —	Wellington.	—
—	— —	Christchurch.	—
—	— —	Auckland.	—
Sierra Leone.	— de Sierra Leone.	Sierra Leone (Freetown).	—
Union Sud-Africaine.	Division provinciale de la Cour suprême du Cap de Bonne Espérance.	Simon's Bay ou Capetown.	MM. Fairbridge, Arderne et Lawton, Capetown.
Union Sud-Africaine.	Division provinciale de la Cour suprême du Natal.	Durban.	M. Calder, Attorney, Durban.
Établissements des Détroits.	Cour suprême des Établissements des Détroits.	Singapore.	Attorney General.
Trinité.	Cour suprême de la Trinité.	Port of Spain.	—
Ile du Vent.	Cour royale de Sainte-Lucie.	Sainte Lucie (Castries).	T. A. Drysdale, Esq. Magistrat payé, 1er district.

Territoires soumis au Gouvernement de l'Inde.

Inde.	Haute Cour de Justice de Calcutta.	Calcutta.	Solicitor au Gouvernement.
—	Haute Cour de Justice de Bombay.	Bombay.	Solicitor au Gouvernement.
—	Haute Cour de Justice de Madras.	Madras.	Solicitor au Gouvernement.
—	Cour du Commissaire judiciaire au Sind.	Karachi.	Avocat du Gouvernement à la Cour du Commissaire Judiciaire, Sind.
Birmanie.	Cour principale de Basse Birmanie.	Rangoon.	Avocat du Gouvernement.
Aden.	Cour du Résident.	Aden	Second Assistant du Résident Politique.

Colonial Office, 8 octobre 1914.

22

29 octobre 1914. — Proclamation portant révision de la liste de contrebande de guerre (*London Gazette* du 29 octobre 1914).

1914, nº 1613.

George R. I.

Attendu que, le 4 août 1914, nous avons publié notre Proclamation royale spécifiant les articles que nous avions l'intention de considérer comme contrebande de guerre pendant la guerre entre nous et l'Empereur allemand ; et

Attendu que, le 12 août 1914, nous avons, par notre Proclamation royale de cette date, étendu notre Proclamation ci-dessus mentionnée à la guerre entre nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie ; et

Attendu que, le 21 septembre 1914, nous avons, par notre Proclamation royale de cette date, fait certaines additions à la liste des articles qui doivent être traités comme contrebande de guerre ; et

Attendu qu'il est convenable de consolider les dites listes et d'y faire certaines additions ;

En conséquence, nous déclarons par la présente, par et avec l'avis de notre Conseil privé, que les listes de contrebande contenues dans les tableaux de nos susdites Proclamations royales des 4 août et 21 septembre sont abrogées et qu'à leur place, durant la continuation de la guerre et jusqu'à nouvel avis public, les articles ici énumérés dans le tableau I devront être traités comme contrebande absolue, et les articles ici énumérés dans le tableau II comme contrebande conditionnelle.

Tableau I

1. Armes de toute nature, y compris les armes de sport, et leurs pièces détachées caractérisées.
2. Projectiles, gargousses et cartouches de toute nature, et les pièces détachées caractérisées.
3. Poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre.
4. Acide sulfurique.
5. Affûts, caissons, avants-trains, fourgons, forges de campagne et les pièces détachées caractérisées.
6. Télémètres et leurs pièces détachées caractérisées.
7. Effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés.
8. Animaux de selle, de trait et de bât utilisables pour la guerre.
9. Harnachements militaires caractérisés de toute nature.
10. Matériel de campement et les pièces détachées caractérisées.
11. Plaques de blindage.
12, Minerai et gueuses de fer hématite.
13. Pyrites de fer.
14. Minerai de nickel et nickel.
15. Ferro-chrome et minerai de chrome.

16. Cuivre brut.
17. Plomb en saumon, en feuilles ou en tuyaux.
18. Aluminium.
19. Ferro-silicium.
20. Fils de fer barbelés et instruments pour les poser et les couper.
21. Bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre.
22. Aéroplanes, aéronefs, ballons et appareils aériens de toutes sortes et leurs pièces détachées, ainsi que les accessoires et objets reconnaissables comme destinés à servir aux ballons et appareils aériens.
23. Automobiles de toute nature et leurs pièces détachées.
24. Pneumatiques ; caoutchouc.
25. Huiles minérales et essences à moteur, excepté les huiles lubrifiantes.
26. Instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication ou la réparation des armes ou du matériel militaire, terrestre ou naval.

Tableau II

1. Vivres.
2. Fourrages et matières propres à la nourriture des animaux.
3. Vêtements, objets fabriqués pour le vêtement et chaussures propres à des usages militaires ;
4. Or et argent monnayés et en lingots ; papier monnaie.
5. Véhicules de toute nature, autres que les automobiles et pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées.
6. Navires, bateaux et embarcations de tout genre, docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées.
7. Matériel fixe ou roulant des chemins de fer, matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.
8. Combustibles, autres que les huiles minérales. Matières lubrifiantes.
9. Poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.
10. Soufre.
11. Glycérine.
12. Fers à cheval et matériel de maréchalerie.
13. Objets de harnachement et de sellerie.
14. Peaux de toute nature, séchées ou fraîches ; peau de porc, brute ou préparée ; cuir préparé ou non, propre à la confection des selles, des harnachements et des chaussures militaires.
15. Jumelles, télescopes, chronomètres et les divers instruments nautiques.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, ce 29e jour d'octobre dans l'année de Notre-Seigneur 1914 et la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

23

29 octobre 1914. — ORDRE EN CONSEIL N° 2, SUR LES MODIFICATIONS AUX DISPOSITIONS DE LA DÉCLARATION DE LONDRES. (*London Gazette* du 29 oct. 1914).

1914, n° 1618.

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 29 octobre 1914.

Sa Majesté le Roi présente en Conseil.

Attendu que, par un Ordre en Conseil daté du 20 août 1914, il a plu à Sa Majesté de déclarer que, durant les hostilités actuelles, la Convention connue sous le nom de Déclaration de Londres devrait, sauf certaines additions et modifications y spécifiées, être adoptée et appliquée par le Gouvernement de Sa Majesté ; et

Attendu que lesdites additions et modifications ont été rendues nécessaires par les conditions spéciales de la présente guerre ; et

Attendu qu'il est désirable et possible maintenant de réitérer ledit Ordre en Conseil avec des amendements afin de diminuer, autant que possible, les entraves apportées par la guerre au commerce neutre innocent ;

En conséquence, il plaît à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par les présentes ordonné ce qui suit :

I. Durant les hostilités actuelles, les dispositions de la Convention connue sous le nom de Déclaration de Londres seront, à l'exclusion des listes de contrebande et de non-contrebande et sauf les modifications ci-après indiquées, adoptées et appliquées par le Gouvernement de Sa Majesté.

Les modifications sont les suivantes :

1) Un navire neutre muni de papiers indiquant une destination neutre, qui, malgré la destination indiquée sur ses papiers, se rend dans un port ennemi, sera passible de capture et de condamnation, s'il est rencontré avant d'avoir achevé son voyage suivant.

2) La destination visée à l'article 33 de ladite Déclaration (outre les présomptions posées à l'article 34) est présumée si la marchandise est consignée à ou pour un agent de l'Etat ennemi.

3) Nonobstant les dispositions de l'article 35 de ladite Déclaration, la contrebande conditionnelle est sujette à capture à bord d'un navire à destination d'un port neutre, si la marchandise est consignée « à ordre », ou si les papiers de bord n'indiquent pas le consignataire des marchandises, ou s'ils indiquent un consignataire des marchandises dans un pays ennemi ou occupé par l'ennemi.

4) Dans les cas visés par le précédent paragraphe (3), il incombera aux propriétaires des marchandises de prouver que la destination de celles-ci était innocente.

II. Lorsqu'il est démontré à l'un des principaux Secrétaires d'Etat de Sa Majesté que le Gouvernement ennemi tire d'un pays neutre ou par transit dans un pays neutre, des approvisionnements pour ses forces armées, il peut prescrire qu'au regard des navires à destination d'un port de ce pays l'article 35 de ladite Déclaration ne s'appliquera pas. Cette prescription

sera publiée dans la *London Gazette* et restera en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit révoquée. Tant qu'elle sera en vigueur, un navire transportant de la contrebande conditionnelle à un port dudit pays ne sera pas exempt de capture.

III. L'Ordre en Conseil du 20 août 1914 prescrivant l'adoption et l'application, durant les présentes hostilités et sauf les additions et modifications y spécifiées, de la Convention connue sous le nom de Déclaration de Londres est abrogé.

IV. Le présent Ordre peut être cité sous ce titre : « *Declaration of London Order in Council n° 2, 1914* ».

Les Lords Commissaires du Trésor de Sa Majesté, les Lords Commissaires de l'Amirauté, et chacun des principaux Secrétaires d'Etat de Sa Majesté, le Président de la Division des Testaments, Divorces et Amirauté de la Haute Cour de Justice, tous autres juges des Cours des prises de Sa Majesté et tous Gouverneurs, fonctionnaires et autorités que cela peut concerner, devront donner les instructions nécessaires en ce qui peut leur appartenir respectivement.

Almeric Fitz Roy.

24

31 octobre 1914. — Notification du secrétaire d'État aux affaires étrangères au sujet de la détention pendant la guerre ou de la réquisition moyennant indemnité des navires marchands austro-hongrois qui ont quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et ont été capturés après le commencement des hostilités (*London Gazette* du 31 octobre 1914) (1).

Le Secrétaire d'État aux Affaires étrangères a reçu des informations, de nature à le satisfaire, d'après lesquelles les navires marchands britanniques qui ont quitté leur dernier port avant l'ouverture des hostilités avec l'Autriche-Hongrie, et qui ont été ou peuvent être rencontrés en mer par des navires de guerre austro-hongrois après l'ouverture des hostilités, doivent être détenus pendant la guerre ou réquisitionnés au lieu d'être condamnés comme prises; en conséquence, il a adressé la notification ci-dessous aux Lords Commissaires de l'Amirauté.

Foreign office, 31 octobre 1914.

Sir Edward Grey aux Lords Commissaires de l'Amirauté

Foreign Office, 31 octobre 1914.

Milords.

J'ai l'honneur de déclarer que l'information m'est parvenue, de nature à me satisfaire, que les navires marchands britanniques qui ont quitté leur dernier port avant l'ouverture des hostilités avec l'Autriche-Hongrie, mais qui ont été ou peuvent être rencontrés en mer par des navires de guerre austro-hongrois après l'ouverture des dites hostilités, doivent être détenus

pendant la guerre ou réquisitionnés au lieu d'être condamnés comme prises.

En conséquence, les navires marchands austro-hongrois qui ont quitté leur dernier port avant la déclaration de guerre et ont été capturés après l'ouverture des hostilités avec l'Autriche-Hongrie et amenés pour jugement devant les Cours de prises britanniques, seront détenus pendant la guerre ou réquisitionnés moyennant indemnité.

J'ai l'honneur, etc...

E. Grey.

25

1er novembre 1914. — Avis du Foreign Office au sujet de l'arrestation des réservistes ennemis (*London Gazette* du 3 novembre 1914).

Vu le fait que les forces militaires allemandes en Belgique et en France enlèvent comme prisonniers de guerre tous les individus qui sont soumis au service militaire, le Gouvernement de Sa Majesté a donné des instructions pour que tous les réservistes ennemis trouvés à bord de navires soient faits prisonniers de guerre.

26

5 novembre 1914. — Proclamation étendant a la guerre avec la Turquie les proclamations et ordres en Conseil en vigueur relatifs a la guerre (*London Gazette* du 5 novembre 1914).

1914, n° 1628.

George R. I.

Attendu que, des actes hostiles ayant été commis par des forces ottomanes sous les ordres d'officiers allemands, un état de guerre existe maintenant entre Nous et le Sultan de Turquie ;

Attendu que, le 4 août 1914, un état de guerre a commencé à exister entre Nous et l'Empereur allemand ;

Attendu qu'à cette date et à certaines autres dates postérieures, Nous avons publié des Proclamations et Ordres en Conseil se rapportant à cet état de guerre.

Attendu que, le 12 août 1914, un état de guerre a commencé à exister entre Nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie ;

Et attendu que certains des Proclamations et Ordres en Conseil susdits ont été étendus de façon à s'appliquer à l'état de guerre entre Nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie ;

Attendu qu'il est maintenant désirable de pourvoir à l'état de guerre entre Nous et le Sultan de Turquie ;

Et attendu que la Convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, signée à La Haye le 18 octobre 1907, n'a pas été ratifiée par le Sultan de Turquie et qu'en conséquence Nous ne

jugeons pas à propos d'étendre aux navires turcs l'Ordre en Conseil du 4 août 1914 concernant le départ de Nos ports des navires ennemis qui s'y trouvaient au début des hostilités ou qui y entreraient postérieurement ;

Nous avons donc, par et avec l'avis de Notre Conseil privé, jugé à propos de rendre cette Proclamation royale déclarant et il est par les présentes déclaré ce qui suit :

1° Les Proclamations et Ordres en Conseil publiés en ce qui concerne l'état de guerre entre Nous et l'Empereur allemand ou l'état de guerre entre Nous, l'Empereur allemand et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie, autres que l'Ordre en Conseil du 4 août 1914 sur le départ de nos ports des navires ennemis qui se trouvaient dans ces ports au début des hostilités ou y entreraient postérieurement, devront, s'ils sont restés en vigueur, être appliqués à l'état de guerre entre Nous et le Sultan de Turquie à partir de ce jour, 5 novembre 1914.

2° La Proclamation du 5 août 1914 défendant à tous Nos sujets et à toutes personnes résidant ou se trouvant dans Nos possessions de contribuer, participer ou aider à la réalisation d'un emprunt lancé pour le compte du Gouvernement Allemand, de lui avancer de l'argent, de conclure des contrats ou affaires quelconques avec ledit Gouvernement ou de l'aider, favoriser ou assister autrement, sera considérée, à partir du 5 novembre 1914, comme applicable à tous emprunts lancés pour le compte du Gouvernement Ottoman ou aux contrats et affaires conclues avec lui, ainsi qu'au fait d'aider, favoriser ou assister ce Gouvernement.

3° Les mots « pays ennemi » dans les Proclamations ou Ordres en Conseil visés à l'article 1er de la présente Proclamation comprendront les possessions de Sa Majesté Impériale le Sultan de Turquie autres que l'Egypte, Chypre et tout territoire occupé par Nous ou Nos alliés.

Fait en notre Cour, au Palais de Buckingham, le 5e jour de novembre dans l'année de Notre-Seigneur 1914 et dans la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

27

9 novembre 1914. — Convention signée a Londres entre la France et la Grande-Bretagne, relativement aux prises (1) (ratifications échangées a Londres le 21 décembre 1914).

Le Président de la République française et S. M. Le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des territoires britanniques au-delà des mers, Empereur des Indes, voulant déterminer la juridiction à laquelle devra appartenir le jugement des prises qui, dans le cours de la guerre actuelle, pourront être opérées par les forces navales des pays alliés, ou des prises qui pourront être faites sur des navires marchands appartenant

(1) La Russie a adhéré à cette Convention le 5 mars 1915 et l'Italie le 15 janvier 1917.

aux nationaux de l'un des pays par les croiseurs de l'autre, et voulant régler en même temps le mode de répartition des produits des prises effectuées en commun, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Le Président de la République française, S. Exc. M. Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres ; — Et S. M. le Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande et des territoires britanniques au-delà des mers, Empereur des Indes, le Très Honorable sir Edward Grey, baronnet du Royaume-Uni, membre du Parlement, Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté au Département des affaires étrangères ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1er. — Le jugement des prises ennemies ou neutres appartiendra à la juridiction du pays du bâtiment capteur, sans qu'il y ait à distinguer selon que celui-ci était placé sous les ordres de l'autorité navale de l'un ou de l'autre des pays alliés.

Art. 2. (1) — En cas de capture d'un bâtiment de la marine marchande de l'un des pays alliés, le jugement en appartiendra toujours à la juridiction du pays du bâtiment capturé ; la cargaison suivra, en ce cas, quant à la juridiction, le sort du bâtiment.

Lorsqu'un navire de commerce allié, originairement destiné à un port ennemi, et portant une cargaison ennemie ou neutre sujette à capture, est entré dans le port d'un des pays alliés, la juridiction des prises de ces pays est compétente pour en prononcer la condamnation. En ce cas, la valeur des marchandises, déduction faite des dépenses nécessaires, sera placée au crédit du Gouvernement du pays allié, sous le pavillon duquel le navire de commerce naviguait.

Art. 3. — Lorsqu'une prise sera faite en commun par les forces navales des pays alliés, le jugement en appartiendra à la juridiction du pays dont le pavillon aura été porté par l'officier qui aura eu le commandement supérieur dans l'action.

Art. 4. — Lorsqu'une prise sera faite par un croiseur de l'une des nations alliées en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, qui aura ainsi contribué à intimider l'ennemi et à encourager le capteur, le jugement en appartiendra à la juridiction du capteur effectif.

Art. 5. — En cas de condamnation dans les circonstances prévues par les articles précédents :

---

(1) Par un échange de notes des 15 février et 27 avril 1915 entre les deux Gouvernements, il a été convenu que, lorsqu'il doit être procédé à la fois à l'égard du navire et de la cargaison, les dispositions de l'art. 2 § 1er, seront seules applicables. Quand, au contraire, il s'agit seulement de la cargaison du navire, il a été convenu que, en addition au cas spécial prévu par l'art. 2 § 2— à savoir lorsque la destination originaire du navire est un port ennemi — les principes indiqués dans ce paragraphe devront être appliqués aussi aux cas de contrebande consignée pour un port neutre, et aux cas de propriété ennemie dont la destination d'origine n'est pas un port ennemi.

1° Si la capture a été faite par des bâtiments des nations alliées agissant en commun, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera divisé en autant de parts qu'il y aura d'hommes embarqués sur les bâtiments capteurs, sans tenir compte des grades, et les parts revenant ainsi à chacune des nations alliées seront payées et délivrées à la personne qui sera dûment autorisée par le Gouvernement allié à les recevoir; et la répartition des sommes revenant aux bâtiments respectifs sera faite par les soins de chaque Gouvernement, suivant les lois et les règlements du pays;

2° Si la prise a été faite par les croiseurs de l'une des nations alliées en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, le partage, le payement et la répartition du produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, auront lieu également de la manière indiquée ci dessus;

3° Si, conformément à l'article 2, alinéa 1er, la prise, faite par un croiseur de l'un des pays alliés, a été jugée par les tribunaux de l'autre, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera remis de la même manière au Gouvernement du capteur, pour être distribué conformément à ses lois et règlements.

Art. 6. — Les commandants des bâtiments de guerre des pays se conformeront, pour la conduite et la remise des prises, aux Instructions jointes à la présente convention, et que les deux Gouvernements se réservent de modifier, s'il y a lieu, d'un commun accord.

Art. 7. — Lorsque, pour l'exécution de la présente convention, il y aura lieu de procéder à l'estimation d'un bâtiment de guerre capturé, cette estimation portera sur sa valeur effective, et le Gouvernement allié aura la faculté de déléguer un ou plusieurs officiers compétents pour concourir à l'estimation. En cas de désaccord, le sort décidera quel officier devra avoir la voix prépondérante.

Art. 8. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Londres, aussitôt que faire se pourra.

Art. 9. — Les Puissances alliées non signataires seront invitées à adhérer à la présente convention.

La Puissance qui désirera adhérer notifiera par écrit son intention au Gouvernement de Sa Majesté Britannique, lequel transmettra immédiatement au Gouvernement de la République française une copie certifiée conforme de cette notification.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, en double exemplaire, le 9 novembre 1914.

(L. S.) PAUL CAMBON.
(L. S.) E. GREY.

Annexe

Instructions pour les commandants des bâtiments de guerre de la République française et de S. M. le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Vous trouverez ci-joint copie d'une convention signée, le 9 novembre 1914, entre le Président de la République française et S. M. le Roi du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, pour régler la juridiction à laquelle devra appartenir le jugement des prises opérées par les forces navales alliées ou faites sur des navires marchands appartenant aux nationaux de l'un des deux Etats par les croiseurs de l'autre, ainsi que le mode de répartition du produit des prises effectuées en commun.

Pour assurer l'exécution de cette convention, vous aurez à vous conformer aux instructions suivantes :

Article 1er. — Lorsque, par suite d'une action commune, vous serez dans le cas de rédiger le rapport ou le procès-verbal d'une capture, vous aurez soin d'indiquer avec exactitude les noms des bâtiments de guerre présents à l'action, ainsi que de leurs commandants, et, autant que possible, le nombre d'hommes embarqués à bord de ces bâtiments au commencement de l'action, sans distinction de grade.

Vous remettrez une copie de ce rapport ou procès-verbal à l'officier de la Puissance alliée qui aura eu le commandement supérieur dans l'action, et vous vous conformerez aux instructions de cet officier en ce qui concerne les mesures à prendre pour la conduite et le jugement des prises ainsi faites en commun sous son commandement.

Si l'action a été commandée par un officier de votre nation, vous vous conformerez aux règlements de votre propre pays, et vous vous bornerez à remettre à l'officier le plus élevé en grade de la Puissance alliée présent à l'action, une copie certifiée du rapport ou du procès-verbal que vous aurez rédigé.

Art. 2. — Lorsque vous aurez effectué une capture en présence et en vue d'un bâtiment de guerre allié, vous mentionnerez exactement, dans le rapport que vous rédigerez, s'il s'agit d'un bâtiment de guerre, et dans le procès-verbal de capture, s'il s'agit d'un bâtiment de commerce, le nombre d'hommes que vous aviez à bord au commencement de l'action, sans distinction de grade, ainsi que le nom du bâtiment de guerre allié qui se trouvait en vue, et, s'il est possible, le nombre d'hommes embarqués à bord, également sans distinction de grade. Vous remettrez une copie certifiée de votre rapport ou procès-verbal au commandant de ce bâtiment.

Art. 3. — Lorsqu'en cas de violation de blocus, de transport d'objets de contrebande, de troupes de terre ou de mer ennemies, ou de dépêches officielles, de ou pour l'ennemi, vous serez dans le cas d'arrêter et de saisir un bâtiment de la marine marchande du pays allié, vous devrez :

1° Rédiger un procès-verbal énonçant le lieu, la date et le motif de l'arrestation, le nom du bâtiment, celui du capitaine, le nombre des hommes de

l'équipage, et contenant, en outre, la description exacte de l'état du navire et de sa cargaison ;

2° Réunir en un paquet cacheté, après en avoir fait l'inventaire, tous les papiers de bord tels que : actes de nationalité ou de propriété, passeports, chartes-parties, connaissements, factures et autres documents propres à constater la nature et la propriété du bâtiment et de la cargaison ;

3° Mettre les scellés sur les écoutilles ;

4° Placer à bord un officier, avec le nombre d'hommes que vous jugerez convenable, pour prendre le bâtiment en charge et en assurer la conduite ;

5° Envoyer le bâtiment au port le plus voisin de la puissance dont il portait le pavillon ;

6° Faire remettre le bâtiment aux autorités du port où vous l'aurez fait conduire, avec une expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionnés et avec le paquet cacheté, contenant les papiers de bord.

Art. 4. — L'officier conducteur d'un bâtiment capturé se fera délivrer un reçu constatant la remise qu'il en aura faite, ainsi que la délivrance qu'il aura faite du paquet cacheté et de l'expédition du procès-verbal et de l'inventaire ci-dessus mentionnés.

Art. 5. — En cas de détresse, si le bâtiment capturé est hors d'état de continuer sa route, ou en cas de trop grand éloignement, l'officier chargé de conduire dans un port de la Puissance alliée une prise faite sur la marine marchande de cette Puissance, pourra entrer dans un port de son propre pays, et il remettra sa prise à l'autorité locale, sans préjudice des mesures ultérieures à prendre pour le jugement de la prise. Il veillera, en ce cas, à ce que le rapport ou procès-verbal et l'inventaire qu'il aura rédigés, ainsi que le paquet cacheté contenant les papiers de bord, soient envoyés exactement à la juridiction chargée du chargement.

Paul Cambon.
E. Grey.

28

27 novembre 1914. — Avis publié dans la presse de ce jour au sujet de la création d'une Commission des réclamations en matière de prises.

Une Commission a été nommée par le Gouvernement de Sa Majesté pour recevoir et examiner les réclamations formées par des tiers anglais, alliés ou neutres contre des navires ou cargaisons qui ont été confisqués ou détenus par ordre des Cours des prises et pour recommander dans quelle mesure, de quelle manière et sous quelles conditions il devait être satisfait ou pourvu à ces réclamations sur le fonds des prises.

Les seules réclamations que la Commission est autorisée à examiner sont les réclamations contre des navires et cargaisons au sujet desquels est intervenue une décision des Cours des prises. Toute attribution faite à leur égard le sera à titre de faveur et par la bienveillance de la Couronne.

Toute personne désirant soumettre des réclamations à l'examen de la Commission doit les adresser au secrétaire de la Commission des réclamations en matière de prises (*Prize Claims Committee*) au Board of Trade.

Des avis seront publiés dans les journaux touchant la date extrême à laquelle les réclamations contre tels ou tels navires et cargaisons devront être présentées.

29

28 novembre 1914. — Ordre en Conseil modifiant a nouveau les Règles a observer dans les procédures de prise (1).

Au Palais de Buckingham, le 30 septembre 1914.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu que par la section 3 du Prize Courts Act, 1894, Sa Majesté, en son Conseil, est autorisée à édicter des dispositions pour régler, conformément aux dispositions du Naval Prize Act, 1864 et audit Act, la procédure et la pratique des Cours des prises, dans l'esprit du Naval Prize Act, 1864, ainsi que les devoirs et la conduite des fonctionnaires de celles-ci et des praticiens qui s'y rattachent, de même que les honoraires à percevoir par les fonctionnaires des Cours et les frais, charges et débours à allouer aux praticiens ;

Et attendu qu'en vertu du Prize Courts Act, 1894, certaines règles ont été édictées par Ordre en Conseil de Sa Majesté en date du 5 août 1914 et modifiées par Ordre en Conseil de Sa Majesté du 30 septembre 1914, lesquelles règles et règles modifiées furent établies par lesdits Ordres en Conseil comme devant avoir effet provisoirement conformément aux dispositions de la section 2 du Rules Publication Act, 1893, à partir de la date desdits Ordres en Conseil, respectivement ;

Et attendu que les dispositions de la section 1 du Rules Publication Act, 1893, ont été suivies à l'égard desdites règles et règles modifiées et que ces règles ont été définitivement arrêtées par les Ordres en Conseil de Sa Majesté en date du 17 septembre 1914 et du 28 novembre 1914 ;

Et attendu qu'il est convenable que lesdites règles soient modifiées à nouveau ;

Et attendu que, à raison de l'urgence, cet Ordre doit recevoir application immédiate ;

En conséquence, il a plu à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés à cet effet par ledit Act ou autrement, sur et avec l'avis de son Conseil Privé d'ordonner et il est par les présentes ordonné ce qui suit :

1. Que dans l'ordre XXVII (mise en vigueur et exécution des jugements et ordonnances) desdites règles, ce qui suit soit ajouté à la règle 1 (1):

« Sous la réserve qu'à la demande du fonctionnaire compétent de la

(1) La modification provisoire contenue dans cet Ordre en Conseil a reçu un caractère définitif par l'effet d'un Ordre en Conseil du 2 février 1915.

Couronne, la Cour ordonnera, au lieu de la vente, la remise de la propriété à la Couronne et que si, au moment de cette demande, un ordre de vente a déjà été rendu mais que la vente n'ait pas été effectuée, l'ordre de vente sera rapporté afin de donner suite à cette demande, l'ordre de remise à la Couronne pouvant toutefois, si la Cour le juge à propos, être subordonné au payement par la Couronne de tels frais, dépenses ou autres sommes dont pourrait avoir été ordonné le paiement sur le produit de la vente si la propriété avait été vendue en vertu de l'ordre de la Cour ».

2. Le présent Ordre produira effet provisoirement à partir de sa date, conformément aux dispositions de la section 2 du Rules Publication Act, 1893.

30

23 décembre 1914. — Proclamation revisant la liste des articles a traiter comme contrebande de guerre (*London Gazette* du 23 décembre 1914).

George R. I.

Attendu que, le 4 août 1914, Nous avons rendu Notre Proclamation Royale spécifiant les articles que Nous avions l'intention de traiter comme contrebande de guerre durant la guerre entre Nous et l'Empereur d'Allemagne ; et

Attendu que, le 12 août 1914, Nous avons, par Notre Proclamation Royale de cette date, étendu Notre Proclamation ci-dessus mentionnée à la guerre entre Nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie ; et

Attendu que, le 21 septembre 1914, Nous avons, par Notre Proclamation Royale de cette date, fait certaines additions à la liste des articles qui doivent être traités comme contrebande de guerre ; et

Attendu que, le 29 octobre 1914, Nous avons, par Notre Proclamation Royale de cette date, abrogé ladite liste de contrebande et lui avons substitué les listes contenues dans les tableaux de ladite Proclamation ; et

Attendu qu'il est utile de faire certaines modifications et additions auxdites listes ;

En conséquence, Nous déclarons par les présentes, par et avec l'avis de Notre Conseil privé, que les listes de contrebande contenues dans les tableaux de Notre Proclamation Royale du 29 octobre ci-dessus mentionnée sont abrogées, et qu'à leur place, durant la suite de la guerre ou jusqu'à ce que Nous publiions un nouvel avis, les articles énumérés ici dans le tableau I devront être traités comme contrebande absolue et les articles énumérés ici dans le tableau II comme contrebande conditionnelle.

Tableau I

1. Armes de toute nature y compris les armes de chasse et de sport ainsi que leurs pièces détachées caractérisées ;

2. Projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et leurs pièces détachées caractérisées ;

3. Poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre ;

4. Matières premières des explosifs, savoir : acide nitrique, acide sulfurique, glycérine, acétone, acétate de calcium et tous autres acétates métalliques, soufre, nitrate de potassium, produits de la distillation du goudron compris entre le benzol et le crésol inclusivement, aniline, méthylaniline, perchlorate d'ammonium, perchlorate de sodium, chlorate de sodium, chlorate de barium, nitrate d'ammonium, cyanamide, chlorate de potassium, nitrate de calcium, mercure ;

5. Produits résineux, camphre et térébenthine (huile et essence) ;

6. Affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leurs pièces détachées caractérisées ;

7. Télémètres et leurs pièces détachées ;

8. Effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés ;

9. Animaux de selle, de trait et bât utilisables pour la guerre ;

10. Harnachements militaires de toute nature caractérisés ;

11. Matériel de campement et les pièces détachées caractérisées ;

12. Plaques de blindage ;

13. Alliages de fer y compris ferro-tungstène, ferro-molybdenum, ferro-manganèse, ferro-vanadium, ferro-chrome ;

14. Métaux suivants : tungstène, molybdenum, vanadium, nickel, selenium, cobalt, gueuses de fer hématite, manganèse ;

15. Minerais suivants : wolframite, schéelite, molybdenite, minerai de manganèse, de nickel, de chrome, de fer hématite, de zinc, de plomb, bauxite ;

16. Aluminium, alumine et sels d'alumine ;

17. Antimoine, ainsi que les sulfites et oxydes d'antimoine ;

18. Cuivre non travaillé ou partiellement travaillé et fils de cuivre ;

19. Plomb en lingots, en feuilles ou en tuyaux ;

20. Fils de fer barbelés et instruments employés à les fixer et à les couper ;

21. Bâtiments de guerre, y compris les embarcations et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre ;

22. Appareils de signaux phoniques sous-marins ;

23 Aéroplanes, aérostats, ballons et aéronefs de toute nature, leurs pièces détachées, ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation ;

24. Automobiles de toute nature et leurs pièces détachées ;

25. Bandages pour automobiles et pour bicyclettes, ainsi que les articles ou matériaux spécialement propres à être employés pour leur fabrication ou leur réparation ;

26. Caoutchouc (y compris le caoutchouc brut, usagé et récupéré), ainsi que les objets entièrement composés de caoutchouc ;

27. Pyrites de fer ;

28. Huiles minérales et essences à moteur, excepté les huiles lubrifiantes ;

29. Instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication ou la réparation des armes ou du matériel militaire terrestre ou naval.

Tableau II.

1. Vivres.
2. Fourrages et matières propres à la nourriture des animaux ;
3. Vêtements, tissus d'habillement et chaussures propres à des usages militaires ;
4. Or et argent monnayés et en lingot; papiers représentatifs de la monnaie :
5. Véhicules de toute nature, autres que les automobiles, et pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées ;
6. Navires, bateaux et embarcations de tout genre ; docks flottants, parties de bassins ainsi que les pièces détachées ;
7. Matériel fixe ou roulant des chemins de fer, matériel de télégraphes, radiotélégraphes et téléphones ;
8. Combustibles autres que les huiles minérales, matières lubrifiantes ;
9. Poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.
10. Fers à cheval et matériel de maréchalerie ;
11. Objets de harnachement et de sellerie ;
12. Peaux de toute nature, séchées ou fraîches ; peaux de porc brutes ou manufacturées ; cuir, manufacturé ou non, propre à la confection des selles, des harnachements ou de bottes à usage militaire ;
13. Jumelles, télescopes, chronomètres et les divers instruments nautiques.

Fait à Notre Cour, au Palais de Buckingham, le 23e jour de décembre dans l'année de Notre Seigneur 1914, et la 5e année de Notre règne.

Dieu protège le Roi.

31

31 décembre 1914. — Avis du Colonial Office, du Foreign Office et de l'India Office au sujet de la constitution de Cours des Prises britanniques au-dela des mers (*London Gazette*, 1er janvier 1915).

Les Cours spécifiées dans la seconde colonne de la liste ci-dessous ont été régulièrement constituées en Cours des Prises. Elles siègeront probablement, sauf dans chaque cas le pouvoir discrétionnaire de la Cour, dans les lieux spécifiés à la troisième colonne. Les fonctionnaires nommés à la quatrième colonne ont été autorisés à diriger les procédures de prises pour le compte de la Couronne dans la juridiction des Cours vis-à-vis desquelles leur nom est inscrit, et les enquêtes au sujet de la libération des cargaisons autres que les cargaisons ennemies chargées sur des navires ennemis seront faites par ces fonctionnaires sauf lorsqu'il en est autrement disposé.

Liste

—	Nom de la Cour.	Son siège.	Fonctionnaire
République d'Australie.	Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud.	Sydney, Nouvelle Galles du Sud.	Solicitor de la Couronne pour la République d'Australie.
République d'Australie.	Cour suprême de Victoria.	Melbourne.	—
République d'Australie.	— du Queensland.	Brisbane.	—
République d'Australie.	— de l'Australie méridionale.	Adelaïde.	—
République d'Australie.	— de l'Australie occidentale.	Albany (ou Perth).	—
République d'Australie.	— de Tasmanie,	Hobart.	—
Bahamas.	— des Bahamas.	Nassau.	Attorney General.
Bermudes.	— des Bermudes.	Hamilton, Bermudes.	—
Guyane anglaise.	— de la Guyane anglaise.	Georgetown.	—
Honduras britannique.	— du Honduras britannique.	Belize.	—
Canada.	Cour de l'Échiquier du Canada (ou Juges locaux en matière d'Amirauté).	Quebec.	Ministre adjoint de la justice.
—	—	Halifax, Nouvelle Écosse.	—
—	—	St. John, Nouv. Brunswick.	—
—	—	Victoria, Colombie britannique.	—
—	—	Charlottetown, Ile du Prince Edouard.	—
Ceylan.	Cour suprême de Ceylan.	Colombo.	Attorney General. Demande de libération à présenter au Receveur principal des Douanes.
Iles Falkland.	Cour suprême des Iles Falkland.	Stanley.	Thomas Nelson Goddard, Esq. Stanley.
Fidji.	— Iles Fidji.	Suva.	Attorney General.
Gibraltar.	Cour suprême de Gibraltar.	Gibraltar.	Attorney General.
Hong-Kong.	— Hong-Kong.	Hong-Kong.	Solicitor de la Couronne
Jamaïque.	— la Jamaïque.	Kingston (ou Port Royal).	—
Iles Leeward.	— des Iles Leeward.	Antigua (St. John).	Attorney General.

—	Nom de la Cour.	Son siège.	Fonctionnaire
Malte.	Cour commerciale de Malte	Malte La Valette).	Avocat de la Couronne.
Ile Maurice.	Cour suprême de l'Ile Maurice.	Port Louis, Maurice.	Procureur général.
Terre-Neuve.	— de Terre-Neuve	Saint-Jean, Terre-Neuve.	Attorney General.
Nouvelle-Zélande.	— de la Nouvelle-Zélande.	Dunedin.	—
—	— —	Wellington.	—
—	— —	Christchurch.	—
—	— —	Auckland.	—
Sierra Leone.	— de Sierra Leone	Sierra Leone (Freetown)	—
Union Sud-Africaine.	Division provinciale de la Cour suprême pour le Cap de Bonne-Espérance.	Simon's Bay ou Capetown.	MM. Fairbridge, Ardern et Lawton, Capetown.
—	Division provinciale de la Cour suprême pour le Natal.	Durban.	M. Calder, Attorney, Durban.
Etablissements des Détroits.	Cour suprême des Etablissements des Détroits.	Singapore.	Attorney General.
Trinité.	Cour suprême de la Trinité.	Port of Spain.	—
Iles du Vent.	Cour royale de Sainte-Lucie	Sainte Lucie (Castries).	T. A. Drysdale, Esq. Magistrat payé, 1er district.
Zanzibar.	Cour de S. M. Britannique pour Zanzibar.	Zanzibar.	Procureur général.

Colonial Office, 31 décembre 1914.

Egypte.	Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte.	Alexandrie.	Procureur, 17, rue Nebi Daniel, Alexandrie.

Foreign Office, 31 décembre 1914.

Inde.	Haute Cour de Justice de Calcutta.	Calcutta.	Solicitor au Gouvernement.
—	Haute Cour de Justice de Bombay.	Bombay.	—
—	Haute Cour de Justice de Madras.	Madras.	—
—	Cour du Commissaire judiciaire au Sind.	Karachi.	Avocat du Gouvernement à la Cour du Commissaire Judiciaire, Sind.
Birmanie.	Cour principale de Basse Birmanie.	Rangoon.	Avocat du Gouvernement.
Aden.	Cour du Résident.	Aden.	Second Assistant du Résident Politique.

India Office, 31 décembre 1914.

32

3 février 1915. — Ordre en Conseil autorisant les Commissaires faisant fonction de Lord Grand Amiral a requérir la Haute Cour, la Cour des Prises pour l'Egypte et les Cours pour Zanzibar et Chypre a prendre connaissance des prises turques (*London Gazette* du 5 février 1915).

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 3 février 1915.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu qu'un état de guerre existe maintenant entre ce pays et S. M. I. le Sultan de Turquie, de sorte que les flottes et navires de Sa Majesté peuvent saisir légalement tous navires, vaisseaux et marchandises appartenant audit Sultan ou au Gouvernement Ottoman ou à leurs citoyens et sujets ou à d'autres personnes habitant les pays, territoires ou possessions dudit Sultan, et les amener en jugement devant telles Cours de justice des États, possessions, colonies ou autres de Sa Majesté, qui seront régulièrement commissionnées pour en prendre connaissance ;

Il plaît en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par les présentes ordonné, qu'une commission conforme au modèle ci-annexé sera donnée sous le grand sceau du Royaume-Uni, autorisant les Commissaires faisant fonction de Lord Grand Amiral à solliciter et requérir la Haute Cour de Justice de Sa Majesté et les juges de cette Cour, la Cour des Prises de S. M. Britannique en Egypte, la Cour de S. M. Britannique pour Zanzibar à Zanzibar et la Cour Suprême pour Chypre à Chypre et tous les juges de ces Cours ou autres personnes remplissant actuellement les fonctions de juge, de prendre connaissance et procéder judiciairement sur toutes et sur toutes sortes de captures, saisies, prises et reprises de tous navires, vaisseaux et marchandises qui sont ou seront pris, d'entendre et décider sur elles et, en conformité avec l'usage de l'Amirauté, le droit des gens, les statuts, régles et règlements en vigueur en ce moment, d'adjuger et condamner tous ces navires, vaisseaux et marchandises qui appartiendront au Sultan de Turquie ou au Gouvernement Ottoman ou à leurs citoyens ou sujets ou à toutes autres personnes habitant l'un des pays, territoires ou possessions dudit Sultan ou qui seraient autrement susceptibles de condamnation à titre de prise.

Almeric Fitz Roy.

George V, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions britanniques au-delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes, à nos très fidèles et bien aimés le Très Honorable Winston Leonard Spencer-Churchill, M. P., l'Amiral John Arbuthnot, Lord Fisher de Kilverstone, le Vice-Amiral Sir Frederick Tower Hamilton, le Contre-Amiral Frederick Charles Tudor, le Commodore Cecil Foley Lambert, le Très Honorable George Lambert, M. P. et le Très Honorable Sir Francis John Stephens Hopwood, nos Commissaires chargés de l'Office

de Lord Grand Amiral de notre Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions en dépendant, et à nos Commissaires chargés actuellement de cet Office, salut :

Attendu qu'un état de guerre existe maintenant entre ce pays et S. M. I. le Sultan de Turquie, de sorte que nos flottes et navires peuvent saisir légalement tous navires, vaisseaux et marchandises appartenant audit Sultan ou au Gouvernement Ottoman ou à leurs citoyens et sujets ou à d'autres personnes habitant les pays, territoires ou possessions dudit Sultan, et les amener en jugement devant telles Cours d'Amirauté de nos Etats, possessions, colonies ou autres qui seront régulièrement commissionnées pour en prendre connaissance ;

Les présentes ont, en conséquence, pour objet d'ordonner et nous ordonnons et enjoignons à vous nos Commissaires, maintenant et pour le moment actuel, ou à deux ou plusieurs d'entre vous, de solliciter et de requérir notre Haute Cour de Justice et ses juges, notre Cour des Prises en Egypte, notre Cour pour Zanzibar à Zanzibar et notre Cour Suprême de Chypre à Chypre et tous les juges de ces Cours ou autres personnes remplissant actuellement les fonctions de juge, et ladite Haute Cour et lesdites autres Cours, leurs juges et autres personnes remplissant actuellement les fonctions de juges y sont par les présentes autorisés et invités, de prendre connaissance et de procéder judiciairement sur toutes espèces de captures, saisies, prises et reprises de tous navires, vaisseaux et marchandises déjà saisis et pris ou qui, par la suite, seront saisis et pris, de juger et décider à leur sujet et, conformément aux usages de l'Amirauté, au droit international, aux statuts, règles et règlements actuellement en vigueur à cet égard, d'adjuger et de condamner tous ces navires, vaisseaux et marchandises appartenant au Sultan de Turquie ou au Gouvernement Ottoman ou à leurs citoyens ou sujets ou à toutes autres personnes habitant dans un des pays, territoires ou possessions dudit Sultan ou qui seraient autrement susceptibles de condamnation à titre de prise.

En foi de quoi, nous avons fait mettre et apposer sur les présentes le Grand Sceau du Royaume-Uni.

Fait à Notre Cour, au Palais de Buckingham, le 3 février dans l'année de Notre Seigneur 1915 et la 5e de notre règne.

33

16 février 1915. — Proclamation sur le commerce avec l'ennemi concernant les territoires occupés (*London Gazette* du 16 février 1915).

1915, n° 140.

George R. I.

Attendu que, par suite de la présente guerre, un territoire faisant partie du territoire d'un pays ennemi est ou peut être soumis à une occupation militaire effective de nous-mêmes ou de nos alliés ou d'un État neutre (il est désigné dans la présente proclamation comme « territoire, soumis à

occupation amie »), et qu'un territoire faisant partie de notre territoire, de celui d'un État allié ou neutre est ou peut être soumis à l'occupation militaire effective d'un ennemi (dans cette proclamation, il est désigné comme « territoire soumis à occupation ennemie ») ;

Et attendu qu'il convient, dans notre intérêt et dans celui de nos alliés, que les proclamations relatives au commerce avec l'ennemi soient appliquées au territoire soumis à occupation amie comme elles le sont à notre propre territoire et à celui de nos alliés, et qu'elles soient appliquées au territoire soumis à occupation ennemie comme elles le sont à un pays ennemi ;

Nous avons, en conséquence, par et avec l'avis de notre Conseil privé, publié cette Proclamation Royale déclarant et il est par les présentes déclaré ce qui suit :

1. Les Proclamations actuellement en vigueur en ce qui concerne le commerce avec l'ennemi s'appliqueront au territoire soumis à occupation amie comme elles s'appliquent à notre propre territoire ou à celui de nos alliés, et au territoire soumis à occupation ennemie comme elles s'appliquent à un pays ennemi.

2. Toutes références faites, dans une Proclamation quelconque, au commencement de la guerre, doivent s'entendre, à l'égard du territoire soumis à occupation amie ou ennemie, du temps où le territoire a commencé à être soumis à occupation amie ou ennemie.

3. Le certificat de toute personne autorisée à cet effet par un Secrétaire d'État et portant qu'un territoire est soumis à occupation amie ou ennemie au sens de la présente Proclamation ou qu'un territoire a commencé à être soumis à occupation amie ou ennemie ou a cessé de l'être, doit, pour l'objet de ladite Proclamation, être définitif et concluant.

4. Rien dans la présente Proclamation ne doit être regardé comme prohibant ce qui pourrait être expressément permis par notre licence ou par une licence donnée en notre nom par un Secrétaire d'État, par le *Board of Trade* ou par les lords Commissaires de notre Trésorerie, que ces licences soient spécialement délivrées à des individus ou annoncées comme s'appliquant à des catégories de personnes, ou comme prohibant quelque arrangement spécial pouvant être fait en vertu d'une semblable licence ou autrement avec notre autorisation pour un traitement spécial d'un territoire occupé ou de personnes se trouvant dans un tel territoire occupé soumis à ce traitement spécial.

5. La présente Proclamation sera appelée : Trading with the Exemy (Occupied territory) Proclamation 1915 ».

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 16e jour de février dans l'année de Notre-Seigneur 1915, et dans la 5e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

34

2 mars 1915. — Ordre en Conseil rendu en vertu du Naval Prize Act, 1864, et énonçant l'intention de Sa Majesté d'octroyer des parts de prise aux officiers et équipages des navires de guerre de Sa Majesté (*London Gazette* du 2 mars 1915).

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 2 mars 1915.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu qu'aujourd'hui a été lu au bureau un mémoire des Très Honorables Lords Commissaires de l'Amirauté, daté du 19 février 1915, dans les termes suivants :

« 1° Attendu que par le Naval Prize Act, 1864, il est établi que, s'il plaît à Votre Majesté, à propos d'une guerre, de déclarer, par Proclamation ou Ordre en Conseil, Votre intention d'accorder des parts de prise aux officiers et équipages des bâtiments de guerre de Votre Majesté, alors ceux des officiers et équipages des bâtiments de guerre de Votre Majesté qui auront été effectivement présents à la capture ou à la destruction d'un navire armé d'un des ennemis de Votre Majesté auront droit à une répartition entre eux, à titre de parts de prise, d'une somme calculée à raison de cinq livres sterling pour chaque personne se trouvant à bord du navire ennemi au commencement de l'engagement.

« 2° Et attendu qu'un état de guerre existe entre Votre Majesté et l'Empire allemand, la Monarchie dualiste austro-hongroise et l'Empire Ottoman ;

« 3° Nous demandons humblement la permission de proposer à Votre Majesté qu'il lui plaise de déclarer, par Ordre en Conseil, son intention d'accorder des parts de prise aux officiers et équipages des bâtiments de guerre de Votre Majesté.

« 4° En outre, nous demandons humblement la permission de proposer à Votre Majesté que les parts de prise, telles qu'elles sont fixées en vertu des dispositions du Naval Prize Act, 1864, soient payées par les Lords Commissaires du Trésor de Sa Majesté sur le compte du Paymaster General de Votre Majesté à la Banque d'Angleterre, en vue d'être distribuées, sous notre direction, entre les officiers et équipages des bâtiments de guerre de Votre Majesté qui y ont droit, selon la proportion à déterminer ultérieurement par Ordre en Conseil.

« Les Lords Commissaires du Trésor de Votre Majesté ont fait connaître leur assentiment à ces propositions ».

Sa Majesté, ayant pris ledit mémoire en considération, a bien voulu, par et avec l'avis de son Conseil privé, rendre une déclaration dans les termes énoncés et approuver ce qui est proposé en conséquence. Et les Très Honorables Lords Commissaires de l'Amirauté devront donner les instructions nécessaires à cet effet.

Almeric Fitz Roy.

35

11 mars 1915. — Proclamation complétant la liste des articles traités comme contrebande de guerre (*London Gazette* du 12 mars 1915).

George R. I. 1915, n° 205.

Attendu que, le 23 décembre 1914, nous avons rendu notre Proclamation Royale spécifiant les articles que nous avions l'intention de considérer comme contrebande de guerre pendant la continuation des hostilités ou jusqu'à ce que nous donnions nouvel avis, et

Attendu qu'il est utile de faire certaines additions aux listes indiquées dans ladite Proclamation ;

En conséquence, nous déclarons par les présentes, par et avec l'avis de notre Conseil privé, que, pendant la continuation de la guerre ou jusqu'à ce que nous donnions nouvel avis, les articles suivants seront traités comme contrebande absolue, en addition de ceux mentionnés dans notre Proclamation Royale ci-dessus indiquée :

Laine brute, laines peignées ou cardées, fils de laine peignés ou cardés, déchets de laine.

Etain, chlorure d'étain et minerai d'étain.

Huile de ricin.

Cire de parafine.

Cuivre iodique.

Matières lubrifiantes.

Peau de bétail, de buffles et de chevaux ; peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims ; cuir, manufacturé ou non, propre à la confection des harnachements, des chaussures militaires ou des vêtements militaires.

Ammoniaque et ses sels, simples ou composés ; ammoniaque liquide ; urée, aniline, et leurs composés.

Et nous déclarons, en outre, que les articles suivants seront traités comme contrebande conditionnelle, en addition de ceux indiqués dans notre Proclamation Royale précitée :

Matières tannantes de toutes sortes (y compris les extraits servant au tannage).

Et nous déclarons, en outre, que les termes de « vivres » et de « fourrages et matières propres à la nourriture des animaux », qui figurent sur la liste de contrebande conditionnelle contenue dans notre Proclamation Royale sus-mentionnée, seront censés comprendre les graines, noix et amandes oléagineuses, les huiles et graisses animales et végétales (autres que l'huile de lin) pouvant servir à la fabrication de la margarine, ainsi que les tourteaux et farines de graines, noix et amandes oléagineuses.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 11e jour de mars dans l'année de Notre-Seigneur 1915 et la 5e de notre règne.

Dieu protège le Roi.

36

11 mars 1915. — Ordre en Conseil édictant, à titre de représailles, des restrictions nouvelles au commerce de l'Allemagne, (*London Gazette* du 15 mars 1915, deuxième supplément de la *Gazette* du 12 mars 1915, nº 206.

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 11 mars 1915.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu que le Gouvernement allemand a publié certaines ordonnances qui, en violation des usages de la guerre, tendent à déclarer les eaux entourant le Royaume-Uni zone militaire, dans laquelle tous les navires marchands britanniques et alliés seront détruits sans égard pour la vie des passagers et des équipages, et dans laquelle la navigation neutre sera exposée au même danger en raison des incertitudes de la guerre navale ;

Attendu que, dans un Memorandum accompagnant lesdites ordonnances, les neutres sont avertis de ne pas confier des équipages, des passagers ou des marchandises aux navires britanniques ou alliés ;

Attendu que de semblables prétentions de la part de l'ennemi donnent à Sa Majesté un incontestable droit de représailles ;

Attendu que Sa Majesté a dès lors décidé d'adopter de nouvelles mesures dans le but d'empêcher toutes espèces de marchandises d'atteindre ou de quitter l'Allemagne, ces mesures devant toutefois être appliquées sans risques pour les navires neutres ou pour la vie des personnes neutres ou non combattantes, et en observant strictement les lois de l'humanité ;

Et attendu que les alliés de Sa Majesté se sont associés à elle dans les mesures qui ont été annoncées pour restreindre davantage le commerce de l'Allemagne ;

Il a plu en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par les présentes ordonné ce qui suit :

I. Aucun navire marchand ayant quitté son port de départ après le 1er mars 1915 ne sera admis à poursuivre son voyage vers un port allemand.

A moins que le navire n'ait reçu un laissez-passer lui permettant de se rendre à quelque port neutre ou allié, qui sera indiqué dans le laissez-passer les marchandises à bord du navire devront être déchargées dans un port britannique et placées sous la garde du *Marshal* de la Cour des Prises. Les marchandises ainsi déchargées, qui ne sont pas de la contrebande de guerre, seront, si elles n'ont pas été réquisitionnées pour l'usage de Sa Majesté, restituées par ordre de la Cour, dans les délais que la Cour considérera comme justes d'après les circonstances, à la personne qualifiée pour cela.

II. Aucun navire marchand ayant quitté un port allemand après le 1er mars 1915 ne sera admis à poursuivre son voyage avec des marchandises à son bord qui auraient été chargées dans ce port.

Toutes les marchandises chargées dans un tel port devront être déchargées dans un port britannique ou allié. Les marchandises ainsi déchargées dans un port britannique seront placées sous la garde du *Mar-*

shal de la Cour des Prises, et, si elles n'ont pas été réquisitionnées pour l'usage de Sa Majesté, elles seront détenues ou vendues selon ce que prescrira la Cour des Prises. Le produit des marchandises ainsi vendues sera versé à la Cour et traité de la manière que la Cour estimera juste d'après les circonstances.

Toutefois, aucun produit de la vente de semblables marchandises ne sera payé par la Cour jusqu'à la conclusion de la paix, sauf sur la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne, à moins qu'il ne soit établi que les marchandises sont devenues propriété neutre avant l'émission du présent Ordre.

Toutefois aussi, rien, dans les présentes dispositions, ne doit empêcher la libération de la propriété neutre chargée dans un port ennemi sur la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne.

III. Tout navire marchand qui a quitté son port de départ après le 1er mars 1915, en route pour un port autre qu'un port allemand, chargé de marchandises ayant une destination ennemie ou qui sont propriété ennemie, peut être requis de décharger ces marchandises dans un port britannique ou allié. Les marchandises ainsi déchargées dans un port britannique seront placées sous la garde du *Marshal* de la Cour des Prises, et, à moins qu'elles ne soient de la contrebande de guerre, elles seront, si elles n'ont pas été réquisitionnées pour l'usage de Sa Majesté, restituées par ordre de la Cour, dans les délais que celle-ci considérera comme justes d'après les circonstances, à la personne qualifiée pour cela.

Toutefois le présent article ne doit pas être appliqué dans les cas tombant sous l'application des articles II ou IV du présent Ordre.

IV. Tout navire marchand qui a quitté un port autre qu'un port allemand après le 1er mars 1915, ayant à bord des marchandises qui sont d'origine ennemie ou sont propriété ennemie, peut être requis de décharger ces marchandises dans un port britannique ou allié. Les marchandises ainsi déchargées dans un port britannique seront placées sous la garde du *Marshal* de la Cour des Prises, et, si elles n'ont pas été réquisitionnées pour l'usage de Sa Majesté, elles seront détenues ou vendues sur l'ordre de la Cour des Prises. Le produit des marchandises ainsi vendues sera versé à la Cour et traité de la manière que la Cour jugera juste d'après les circonstances.

Toutefois, aucun produit de la vente de semblables marchandises ne devra être payé par la Cour jusqu'à la conclusion de la paix, sauf sur la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne, à moins qu'il ne soit établi que les marchandises sont devenues propriété neutre avant l'émission du présent Ordre.

Rien, dans les présentes dispositions, ne doit empêcher la libération de la propriété neutre d'origine ennemie sur la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne.

V. 1) Toute personne alléguant un intérêt, ou une prétention au sujet de toutes marchandises (n'étant pas contrebande de guerre) placées sous la garde du *Marshal* de la Cour des Prises en vertu du présent Ordre, ou au sujet du produit de semblables marchandises, peut immédiatement envoyer

une assignation à la Cour des Prises contre le fonctionnaire compétent de la Couronne, et demander qu'il soit ordonné que les marchandises lui seront restituées ou que leur produit lui sera payé, ou que sera prise toute autre mesure commandée par les circonstances ;

2) Les usages et la procédure de la Cour des Prises devront, autant qu'ils seront applicables, être suivis *mutatis mutandis* dans toute poursuite entreprise en vertu du présent Ordre.

VI. Un navire marchand qui a quitté un port britannique ou allié à destination d'un port neutre, ou à qui il a été permis de passer parce que sa destination ostensible était un port neutre, et qui se rend dans un port ennemi, sera, s'il est capturé dans un subséquent voyage, passible de condamnation.

VII. Rien dans le présent Ordre ne doit être regardé comme affectant la soumission à capture ou condamnation d'un navire ou de marchandises indépendamment dudit Ordre.

VIII. Rien dans le présent Ordre n'empêchera le relâchement de ses dispositions au regard des navires marchands d'un pays quelconque qui déclare qu'aucun commerce à destination ou en provenance de l'Allemagne ou concernant des sujets allemands ne jouira de la protection de son pavillon.

ALMERIC FITZ ROY.

37

23 mars 1915. — ORDRE EN CONSEIL PROVISOIRE ÉTABLISSANT DES AMENDEMENTS AUX RÈGLES A OBSERVER DANS LES PROCÉDURES DE PRISE.

Les dispositions de cet Ordre sont identiques à celles de l'Ordre définitif du 29 avril 1915 reproduit ci-après.

38

29 avril 1915. — ORDRE EN CONSEIL CONSACRANT A TITRE DÉFINITIF LES AMENDEMENTS AUX RÈGLES A OBSERVER DANS LES PROCÉDURES DE PRISE ÉTABLIS PAR L'ORDRE EN CONSEIL PROVISOIRE DU 23 MARS 1915.

Au Palais de Buckingham, le 29 avril 1915.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil.

Attendu que, par la section 3 du Prize Courts Act, 1894, Sa Majesté, en son Conseil, est autorisée à édicter des dispositions pour règler, conformément aux stipulations du Naval Prize Act, 1864, et audit Act, la procédure et la pratique des Cours des Prises dans l'esprit du Naval Prize Act, 1864, ainsi que les devoirs et la conduite des fonctionnaires de celles-ci et des praticiens qui s'y attachent, de même que les honoraires à percevoir par les fonctionnaires des Cours et les frais, charges et débours à allouer aux praticiens :

Et attendu qu'en vertu du Prize Courts Act, 1894, certaines règles ont été édictées par Ordre en Conseil de Sa Majesté en date du 5 août 1914 et modi-

fiées par les Ordres en Conseil de Sa Majesté du 30 septembre 1914 et du 28 novembre 1914, lesquelles règles et règles modifiées durent, en vertu desdits Ordres en Conseil, avoir effet provisoirement conformément aux dispositions de la section 2 du Rules Publication Act, 1893, à partir de la date desdits Ordres en Conseil respectivement :

Et attendu qu'il est convenable que les dites règles et règles modifiées soient de nouveau modifiées :

Et attendu que les dispositions de la section 1 de l'Act qui vient d'être cité ont été observées en ce qui concerne ce nouvel amendement :

En conséquence, il a plu à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés à cet effet par ledit Act ou autrement, sur et avec l'avis de son Conseil Privé, d'ordonner et il est par les présentes ordonné ce qui suit :

1° Que dans l'ordre IX (Production, examen et admission de documents et faits), desdites règles :

Dans la règle 1, les mots « en déposant un affidavit » seront omis.

Dans la régle 1, aux mots « une autre partie » seront substitués les mots « une partie autre que le fonctionnaire compétent de la Couronne ».

2° Que dans l'ordre XI (vente, estimation, garde et inspection des Prises) desdites règles, dans la règle 1 les mots suivants seront omis : « En raison de la situation d'un navire ou à la requête d'un plaignant et sur ou après condamnation ».

3° Que dans l'ordre XV (preuves et débats) desdites règles, la règle suivante sera ajoutée :

« 21. Nonobstant tout ce qui est contenu dans ces règles, le fonctionnaire compétent de la Couronne peut demander au Juge de permettre qu'il soit procédé à des interrogatoires de toute personne partie ou non à l'instance ».

4° Que l'ordre XXIX (Réquisition par l'Amirauté) desdites règles, tel qu'il a été modifié par l'Ordre en Conseil de Sa Majesté en date du 28 novembre 1914, sera et il est par les présentes abrogé et qu'à sa place l'ordre suivant aura effet ;

« Ordre XXIX.

« Réquisition.

« 1. Lorsqu'il est fait apparaître au juge, sur la requête du fonctionnaire compétent de la Couronne, qu'on désire réquisitionner pour le compte de Sa Majesté un navire à l'égard duquel aucune sentence définitive de condamnation n'a été rendue, le juge ordonnera que le navire soit estimé et que, sur un engagement pris conformément à la règle 5 de cet ordre, le navire soit relâché et remis à la Couronne.

« 2. Lorsqu'une décision a été rendue pour la détention d'un navire conformément à l'ordre XXVIII, le fonctionnaire compétent de la Couronne peut déposer un avis (Appendice A, formule n° 55) disant que la Couronne désire réquisitionner ce navire, sur quoi sera délivrée au Marshal une commission (Appendice A, formule n° 56) le chargeant d'estimer le navire. Sur un engagement pris conformément à la règle 5 de cet ordre, le navire sera relâché et remis à la Couronne.

« Signification de cet avis ne sera pas exigée avant enregistrement, mais

des copies en seront signifiées ensuite, aussitôt que possible, aux parties, par le fonctionnaire compétent de la Couronne.

« 3. Lorsque, dans un cas de réquisition en vertu du présent ordre, on fait apparaître au juge, pour le compte de la Couronne, que le navire est demandé pour le service de Sa Majesté immédiatement, le juge peut ordonner qu'il soit immédiatement relâché et remis à la Couronne, sans estimation.

« 4. Dans tous les cas où un navire a été réquisitionné en vertu des dispositions de cet ordre, qu'une estimation ait été faite ou non, la Cour peut, à la demande de toute partie, fixer la somme à payer par la Couronne en raison de la valeur du navire.

« 5. Dans chaque cas de réquisition en vertu du présent ordre, un engagement écrit doit être déposé par le fonctionnaire compétent de la Couronne pour le payement à la Cour, pour le compte de la Couronne, de la valeur estimative du navire ou de la somme fixée conformément à la règle 4 du présent ordre, suivant le cas, à la date ou aux dates auxquelles la Cour décidera par une ordonnance que ladite somme ou une partie de celle-ci est exigée en vue d'un payement à effectuer par la Cour.

« 6. Lorsque dans un cas de réquisition en vertu du présent ordre, on fait apparaître au juge, pour le compte de la Couronne, que la Couronne désire réquisitionner temporairement le navire, la Cour peut, au lieu d'une ordonnance de relâche, rendre une ordonnance pour la remise temporaire du navire à la Couronne, et, sous réserve de ce qui a été dit plus haut, les stipulations du présent ordre s'appliqueront à cette réquisition ; il est entendu que dans le cas de retour du navire sous la garde de la Cour, celle-ci peut rendre telle ordonnance qu'elle jugera convenable pour la résiliation de l'engagement souscrit pour le compte la Couronne ou pour la réduction de la somme qu'il a été promis de payer, suivant le cas; et il est entendu également que, si le navire ainsi réquisitionné est soumis aux dispositions de l'ordre XXVIII, règle 1, relatives à la détention, la somme dont la Couronne sera considérée comme tenue en raison de cette réquisition sera du montant du dommage, s'il y en a un, que le navire aura subi par l'effet de cette remise temporaire dont il a été parlé plus haut.

« 7. La procédure à l'égard d'un navire réquisitionné en vertu du présent ordre continuera malgré la réquisition.

« 8. En cas de réquisition d'un navire à l'égard duquel aucune instance n'a été ouverte, toute personne intéressée dans ce navire peut, sans émettre une assignation, pourvu qu'elle ne prétende pas présenter une réclamation en restitution ou dommages-intérêts, demander, par sommation, qu'il soit ordonné que la somme à payer au sujet de ce navire sera fixée par la Cour, et le juge peut, après examen de cette demande, ordonner que le navire soit évalué ou donner telles autres instructions pour fixer la somme selon ce qu'il peut juger convenable ».

5. Que dans la formule 4 de l'appendice A aux dites règles soient omis les mots « Commandant de notre navire de guerre » et les mots « pris et saisis comme prise par notre dit navire de guerre ».

Almeric Fitz Roy.

39

13 mai 1915. — Avis du Colonial Office au sujet de la constitution d'une Cour des prises a Chypre. (*London Gazette*, 14 mai 1915).

Comme suite à la notification insérée à la page 53 de la *London Gazette* du 1er janvier 1915, les renseignements suivants ont été reçus au sujet de l'établissement d'une Cour des Prises à Chypre. Le fonctionnaire nommé dans la dernière colonne a été autorisé à soutenir les procédures de prises pour le compte de la Couronne dans la juridiction de cette Cour et les enquêtes concernant la relaxe des cargaisons autres que les cargaisons ennemies chargées sur navires ennemis seront faites par ce fonctionnaire.

	NOM DE LA COUR	SON SIÈGE	FONCTIONNAIRE
Chypre	Cour suprême de Chypre	Chypre	Avocat du Roi

Colonial office, 13 mai 1915.

40

20 mai 1915. — Avis du Colonial Office, du Foreign Office et de l'India Office au sujet de la constitution de Cours des Prises britanniques au-dela des mers. (*London Gazette*, 21 mai 1915).

Les Cours spécifiées dans la seconde colonne de la liste ci-dessous ont été régulièrement constituées en Cour des Prises. Elles siègeront probablement, sauf dans chaque cas le pouvoir discrétionnaire de la Cour, dans les lieux spécifiés à la troisième colonne. Les fonctionnaires nommés à la quatrième colonne ont été autorisés à diriger les procédures de prises pour le compte de la Couronne dans la juridiction des Cours vis-à-vis desquelles leur nom est inscrit, et les enquêtes au sujet de la libération des cargaisons autres que les cargaisons ennemies chargées sur des navires ennemis seront faites par ces fonctionnaire, sauf lorsqu'il en est autrement disposé.

(Suit un tableau identique à celui qui est donné dans l'avis du 31 décembre 1914, ci-dessus p. XCI et XCII, sauf qu'après Ceylan sont ajoutées pour Chypre les indications données ci-dessus à la suite de l'avis du 13 mai 1915 mais en fixant Nicosia, au lieu de Chypre, comme siège de la Cour).

41

27 mai 1915. — Proclamation faisant des additions et modifications a la liste des objets qui doivent être traités comme contrebande de guerre (*London Gazette* du 27 mai 1915).

George R. I.

Attendu que, le 23 décembre 1914, nous avons rendu notre Proclamation

Royale spécifiant les articles que nous avions l'intention de traiter comme contrebande durant la continuation des hostilités ou jusqu'à la publication d'une notification ultérieure; et attendu que, le 11 mars 1915, nous avons, par notre Proclamation Royale de cette date, fait certaines additions à la liste des articles à traiter comme contrebande de guerre; et attendu qu'il est utile de faire certaines nouvelles additions et des amendements à la dite liste;

En conséquence, nous déclarons par les présentes, par et avec l'avis de notre Conseil privé, que durant la continuation de la guerre et jusqu'à ce que nous fassions une notification publique ultérieure, les articles suivants seront traités comme contrebande absolue en plus de ceux qui ont été mentionnés dans nos Proclamations Royales ci-dessus indiquées :

Toluol et mélanges de toluol, qu'ils soient dérivés du goudron, du pétrole ou de toute autre source;

Tours et autres machines ou machines-outils pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre;

Cartes et plans de toute partie du territoire des pays belligérants ou compris dans la zone des opérations militaires, à une échelle de 4 milles à 1 pouce ou à une échelle plus grande, ainsi que les reproductions à toute échelle de ces cartes ou plans par la photographie ou tout autre procédé.

Et nous déclarons ici que le paragraphe 4 du tableau I de notre Proclamation Royale du 23 décembre ci-dessus mentionnée doit être modifié, à compter de la présente date, par la suppression des mots : « et tous autres acétates métalliques » après les mots : « acétate de calcium ».

Nous déclarons que, dans notre Proclamation Royale du 11 mars 1915 ci-dessus indiquée, l'expression : « autre que l'huile de lin » doit être supprimée, et que l'article suivant doit, à partir de la présente date, être traité comme contrebande conditionnelle :

Huile de lin.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 27e jour de mai dans l'année de Notre-Seigneur 1915, et la 6e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

42

25 juin 1915. — Proclamation sur le commerce avec les personnes de nationalité ennemie (résidant ou faisant des affaires en Siam, Chine, en Perse et au Maroc), (*London Gazette* du 25 juin 1915).

George R. I.

Attendu qu'il est utile que les transactions entre des sujets britanniques et des personnes de nationalité ennemie résidant ou faisant des affaires en Chine, au Siam, en Perse et au Maroc, soient restreintes de la manière prévue par la présente Proclamation;

Nous avons, en conséquence, jugé à propos par et avec l'avis de notre Conseil privé de rendre cette Proclamation Royale déclarant et il est pour les présentes déclaré ce qui suit :

1. Les Proclamations actuellement en vigueur en ce qui concerne le commerce avec l'ennemi seront, à partir du 26 juillet 1915, appliquées à toute personne ou à toute corporation de personnes de nationalité ennemie résidant ou faisant des affaires en Chine, au Siam, en Perse ou au Maroc de la même manière qu'elles sont appliquées aux personnes ou aux corporations de personnes résidant ou faisant des affaires en pays ennemi.

Il est entendu que lorsqu'un ennemi a une succursale située en Chine, au Siam, en Perse ou au Maroc, rien dans l'article 6 de la Proclamation n° 2 sur le commerce avec l'ennemi ne doit être interprété de façon à empêcher qu'une transaction faite par ou avec cette succursale soit considérée comme une transaction faite par ou avec l'ennemi.

2. Rien dans la présente Proclamation ne fera obstacle à ce qui peut être spécialement permis par une licence donnée par nous ou en notre nom par un Secrétaire d'Etat, le *Board of Trade* ou les Lords Commissaires de notre Trésor.

3. La présente Proclamatiou sera appelée : « The trading with the ennemi (China, Siam, Persia and Morocco) Proclamation 1915.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 25e jour de juin dans l'année de Notre-Seigneur 1915, et dans la 6e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

43

2 juillet 1915. — Act pour modifier les dispositions relatives aux Cours des prises (1).

S. M. le Roi, par et avec l'avis et consentement des Lords spirituels et temporels et des Communes dans le présent Parlement, et sous l'autorité de celui-ci; ordonne ce qui suit ;

1. — (1) Quand une instance est pendante devant une Cour des Prises

---

(1) Le but de cet Act est exposé dans les termes suivants par un memorandum qui précède le bill. *Parl. Papers*, 1915. H. C. B. 106 ;

« L'objet principal de ce bill est de parer aux difficultés qui ont surgi lorsque des navires ennemis portant des cargaisons générales appartenant à des sujets britanniques, alliés ou neutres et destinées à des ports britanniques sont détenus comme prises dans un port autre que celui auquel la cargaison est destinée. La juridiction des Cours des Prises dans les possessions britanniques est strictement locale et, en conséquence, selon le droit existant ces affaires seraient traitées au lieu où le navire est détenu.

« Le bill autorisera en pareil cas une Cour des Prises à transférer la procédure, ou la procédure en tant qu'elle concerne la cargaison, à la Cour des Prises ayant juridiction au port de destination de la cargaison où il peut être disposé de celle-ci d une façon plus convenable, ou de rendre des ordonnances dont l'exécution sera laissée à cette Cour des Prises et des arrangements seront alors pris pour transférer l'objet de la procédure dans un port compris dans la juridiction de cette Cour des Prises.

« Ces pouvoirs feront face à la difficulté qui a parfois surgi quand un navire ennemi est détenu dans un port éloigné ou encombré où il ne peut pas être promptement et facilement vendu aux enchères.

« Le bill contient aussi incidemment certaines clauses destinées à égaliser la rémunération des fonctionnaires qui s'occupent des prises ».

contre un navire ou une cargaison, la Cour peut, à toute époque de la procédure, sur la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne et lorsqu'elle est convaincue que l'intance elle-même, ou l'instance en tant qu'elle se réfère à la cargaison ou à une partie de celle-ci, serait mieux conduite devant une autre Cour des Prises, rendre une ordonnance renvoyant à cette Cour l'instance elle-même ou l'instance en tant qu'elle se réfère à la cargaison ou à une partie de celle-ci.

(2) Lorsqu'une instance a été transférée à une autre Cour, cette Cour aura même compétence sur l'affaire que si l'objet de l'instance avait été originairement saisi dans le ressort de sa juridiction ou amené dans ce ressort après capture, et tout ordre émis ou autres mesures prises dans cette procédure avant l'ordonnance de renvoi seront considérés comme émanant de cette Cour.

2. — Une Cour des Prises peut, à l'égard de toute affaire ou objet rentrant dans sa juridiction, et à la demande du fonctionnaire compétent de la Couronne, déclarer qu'un ordre ou décret émanant d'elle, soit antérieur soit postérieur au présent Act, devra être exécuté dans le ressort de la juridiction d'une autre Cour des Prises et, sur la même demande, elle aura le pouvoir de mettre à exécution tout décret ou ordre qu'une autre Cour des Prises aura déclaré devoir être exécuté dans le ressort de la Cour mentionnée tout d'abord.

3. — (1) Lorsqu'une Cour des Prises ordonne, en vertu du présent Act, le transfert d'une instance, ou déclare qu'un ordre ou décret doit être exécuté par une autre Cour des Prises, la première Cour peut ordonner que l'objet de la procédure ou de l'ordre ou décret soit, de telle manière et sous telles conditions qu'elle jugera convenable, transféré dans le ressort de la juridiction de l'autre Cour, et, quand un tel ordre de transfert est donné, l'une ou l'autre Cour peut prescrire que les dépenses causées par le transfert seront supportées par la cargaison, une partie de celle-ci ou le navire, de telle manière que la Cour le jugera convenable.

(2) En ce qui concerne le voyage d'un navire du ressort d'une Cour à celui d'uue autre en vertu d'un semblable ordre de transfert, le navire, si ce n'est pas un navire britannique, sera traité comme s'il était un navire britannique enregistré dans le Royaume Uni.

(3) Le pouvoir de Sa Majesté en son Conseil d'édicter des règles concernant la procédure et la pratique des Cours des Prises s'étendra à l'établissement de règles pour l'exécution dn présent Act.

(4) Les pouvoirs conférés par cet Act ne portent pas atteinte à tous autres pouvoirs que la Haute Cour de Justice d'Angleterre peut posséder aux mêmes fins indépendamment de cet Act, et aux obligations imposées aux Cours des Prises par la section 9 du Naval Prize Act, 1864.

4. — (1) Le pouvoir conféré par la section 10 du Naval Prize Act, 1864, d'accorder un traitement aux juges des Cours des Prises au lieu d'honoraires s'étendra jusqu'au pouvoir d'accorder une rémunération par le moyen d'une somme globale et, ainsi étendu, il s'appliquera aussi, nonobstant toute autre prescription, aux fonctionnaires des Cour des Prises

ou à l'accomplissement d'obligations se rattachant aux affaires de prises :

Toutefois, les pouvoirs conférés par la présente section et cette section elle-même ne s'appliqueront pas à l'égard d'une Cour des Prises de l'Inde sauf à la demande du Gouverneur Général de l'Inde en son Conseil, ou à l'égard d'une Cour des Prises du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle Zélande, de l'Union sud-africaine ou de Terre-Neuve sauf à la demande du Gouverneur Général ou du Gouverneur en son Conseil suivant le cas.

(2) La présente section sera considérée comme ayant eu effet à partir du commencement de la présente guerre.

5. — Le présent Act sera cité comme le Prize Courts Act, 1915 et sera interprété comme ne faisant qu'un avec le Naval Prize Act, 1864 ; et les Naval Prize Acts, 1864 à 1914, le Prize Courts (Egypt, Zanzibar and Cyprus) Act, 1914, et le présent Act seront cités ensemble comme les Naval Prize Acts, 1864 à 1915.

44

20 août 1915. — Proclamation déterminant diverses espèces de coton qui doivent être traitées comme contrebande absolue. (*London Gazette* du 21 août 1915).

George R. I. 1915, n° 801.

Attendu que le 23 décembre 1914, nous avons rendu notre Proclamation Royale spécifiant les articles que nous avions l'intention de considérer comme contrebande de guerre pendant la continuation des hostilités ou jusqu'à ce que nous donnions nouvel avis; et

Attendu que le 11 mars et le 27 mai 1915, nous avons, par nos Proclamations Royales de ces dates, apporté certaines additions à la liste des objets à traiter comme contrebande de guerre; et

Attendu qu'il est utile de faire certaines nouvelles additions aux dites listes ;

En conséquence, nous déclarons par les présentes, par et avec l'avis de notre Conseil privé, que, pendant la continuation de la guerre ou jusqu'à ce que nous donnions nouvel avis, les articles suivants seront traités comme contrebande absolue en addition de ceux mentionnés dans nos Proclamations Royales ci-dessus indiquées :

Coton brut, linters, déchets de coton et coton filé.

Et Nous déclarons en outre par les présentes que cette Proclamation Royale aura effet à partir de sa publication dans la *London Gazette*.

Fait à notre Cour, à notre Pavillon Royal, Camp d'Aldershot, le 20e jour d'août dans l'année de Notre-Seigneur 1915 et la 6e année de notre règne.

Dieu protège le Roi.

45

31 août 1915. — Avis de la Commission des réclamations en matières de Prises. (*London Gazette* du 31 août 1915).

Attendu qu'une Commission a été instituée pour recevoir et examiner les réclamations fournies par des tiers anglais, alliés ou neutres contre des navires ou cargaisons qui ont été confisqués ou détenus par ordre des Cours des Prises et pour recommander dans quelle mesure, de quelle manière et sous quelles conditions il devait être satisfait ou pourvu à ces réclamations.

Les présentes ont pour objet d'aviser tous sujets anglais, alliés ou neutres ayant de semblables réclamations contre des cargaisons qui ont été ou peuvent être confisquées ou détenues par ordre d'une Cour des Prises du Royaume Uni, d'Egypte, de l'Inde ou des colonies et protectorats, que toutes réclamations semblables doivent être adressées, avec tous renseignements nécessaires, au Secrétaire de la Commission, Board of Trade, Whitehall Gardens, London, S. W., dans les trois mois à partir de ce jour si la cargaison a déjà été condamnée ou détenue par ordre d'une Cour des Prises. Si la cargaison n'a pas encore fait l'objet d'une décision d'une Cour des Prises, cette demande doit être faite dans les trois mois de la date de condamnation ou de détention.

En date du 31 août 1915.

46

14 septembre 1915. — Proclamation concernant le commerce avec l'ennemi.

George R. I.

Attendu que des doutes ont surgi touchant la condition faite par les Proclamations actuellement en vigueur relatives au commerce avec l'ennemi, aux sociétés incorporées et groupements de personnes qui, bien que n'étant pas incorporés dans un pays ennemi ou dans un territoire occupé par l'ennemi, font des affaires dans un semblable pays ou territoire;

Et attendu qu'il convient que la condition de ces compagnies ou groupements à l'égard de ces Proclamations soit définie :

En conséquence, nous avons jugé à propos, par et avec l'avis de Notre Conseil Privé, d'émettre cette Proclamation Royale déclarant et il est par les présentes déclaré ce qui suit :

A l'égard des Proclamations actuellement en vigueur relatives au commerce avec l'ennemi, l'expression « ennemi », nonobstant tout ce qui se trouve dans lesdites Proclamations, est, par les présentes, déclarée comprendre et avoir compris toute société incorporée ou tout groupement de personnes (en quelque lieu qu'ils soient incorporés) faisant des affaires dans un pays ennemi ou dans un territoire actuellement occupé par l'ennemi.

Fait à Notre Cour, au Palais de Buckingham, le 14 septembre dans l'année de Notre Seigneur 1915 et la sixième de Notre Règne.

Dieu protège le Roi.

47

14 octobre 1915. — PROCLAMATION PORTANT RÉVISION DE LA LISTE DES OBJETS DEVANT ÊTRE TRAITÉS COMME CONTREBANDE DE GUERRE (*London Gazette* du 14 octobre 1915).

1915, n° 994.

George R. I.

Attendu que, le 23 décembre 1914, nous avons rendu notre Proclamation Royale spécifiant les objets que nous avions l'intention de traiter comme contrebande durant la continuation des hostilités ou jusqu'à la publication d'une notification ultérieure;

Attendu que, les 11 mars, 27 mai et 20 août 1915, nous avons, par nos Proclamations Royales de ces dates, fait certaines additions aux listes des objets qui doivent être traités comme contrebande de guerre;

Et attendu qu'il est utile de faire de nouvelles additions et modifications aux dites listes;

En conséquence, nous déclarons ici, par et avec l'avis de notre Conseil privé, que les listes de contrebande contenues dans les tableaux de notre Proclamation Royale du 23 décembre 1914, et subséquemment amendées par nos Proclamations des 11 mars, 27 mai et 20 août ci-dessus mentionnées, sont abrogées et qu'à leur place, durant la continuation de la guerre et jusqu'à ce que nous fassions une notification publique ultérieure, les objets énumérés dans le Tableau I devront être traités comme contrebande absolue et ceux énumérés dans le Tableau II comme contrebande conditionnelle.

Tableau I

1. Armes de toute nature, y compris les armes de sport, ainsi que leurs pièces détachées.

2. Instruments et appareils exclusivement propres à la fabrication des munitions de guerre ou à la fabrication ou à la réparation des armes ou du matériel de guerre, terrestre ou naval.

3. Tours et autres machines ou machines-outils pouvant servir à la fabrication des munitions de guerre.

4. Emeri, corindon naturel et artificiel (alundum) et carborundum, sous toutes leurs formes.

5. Projectiles, gargousses et cartouches de toute nature et leurs pièces détachées.

6. Cire de paraffine.

7. Poudres et explosifs spécialement affectés à la guerre.

8. Matières employées à la confection des explosifs, y compris : acide nitrique et nitrates de toute nature, acide sulfurique, acide sulfurique fumant (oléum), acide acétique et acétates, chlorate et perchlorate de baryum, acétate, nitrate et carbure de calcium, sels de potassium et potasse caustique, sels d'ammonium et ammoniaque (solution), soude caustique, chlorate et perchlorate de sodium, mercure, benzol, toluol, xylol, naphte

(employé comme dissolvant), phénol (acide phénique), crésol, naphtaline, ainsi que leurs mélanges et leurs dérivés, aniline et ses dérivés, glycérine, acétone, éther acétique, alcool éthylique, alcool méthylique, éther, soufre. urée, cyanamide, celluloïd.

9. Bioxyde de manganèse, acide chlorhydrique, brome, phosphore, sulfure de carbone, arsenic et ses composés, chlore, phosgène (chlorure de carbonyle), anhydride sulfureux, prussiate de soude, cyanure de sodium, iode et ses composés.

10. Piment et poivre.

11. Affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne et leurs pièces détachées, matériel de campement et ses pièces détachées.

12. Fils de fer barbelés et intruments employés à les fixer ou à les couper.

13. Télémètres et leurs pièces détachées, projecteurs et leurs pièces détachées.

14. Effets d'habillement et d'équipement ayant un caractère militaire.

15. Animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre ou susceptibles de le devenir.

16. Toutes espèces de harnachements ayant un caractère militaire.

17. Peaux de bétail, de buffles et de chevaux; peaux de veaux, de porcs, de moutons, de chèvres et de daims; ainsi que cuir manufacturé ou non propre à la sellerie, aux harnachements, chaussures ou effets militaires; courroies de cuir, cuirs imperméables et cuirs de pompe.

18. Matières tannantes de toutes sortes, y compris bois de quebracho et extraits servant au tannage.

19. Laine, brute, peignée ou cardée, déchets de laine et résidus de toute nature, fils de laine, crins et poils d'animaux de toute espèce ainsi que leurs filés et leurs déchets.

20. Coton brut, linters, déchets de coton, filés de coton, tissus de coton et autres produits tirés du coton susceptibles d'être employés à la fabrication des explosifs.

21. Lin, chanvre, ramie, kapok.

22. Bâtiments de guerre, y compris embarcations et les pièces détachées ne pouvant être utilisées que sur un bâtiment de guerre.

23. Appareils de signaux phoniques sous-marins.

24. Plaques de blindage.

25. Appareils aériens de toute espèce, y compris aéroplanes, aéronefs, ballons et leurs pièces détachées, ainsi que les accessoires, objets propres à servir à l'aérostation où à l'aviation.

26. Automobiles de toute nature et leurs pièces détachées.

27. Pneumatiques et bandages pour automobiles et bicyclettes, ainsi que les articles ou matériaux propres à êtres employés pour leur fabrication ou leur réparation.

28. Huiles minérales, y compris benzine et essence à moteur.

29. Produits résineux, camphre et térébenthine (huile et essence); goudrons et essence de goudron de bois.

30. Caoutchouc (y compris caoutchouc brut, usagé et récupéré, solutions et pâtes contenant du caoutchouc et toutes autres préparations contenant du caoutchouc, balata, gutta-percha, ainsi que les variétés suivantes de caoutchouc, savoir : Bornéo, Guayulé, Jelutong, Palembang, Pontianac, et toutes autres substances contenant du caoutchouc), ainsi que les objets faits, en tout ou en partie, en caoutchouc.

31. Rotin.

32. Matières lubrifiantes.

33. Métaux suivants : tungstène, molybdène, vanadium, sodium, nickel, selenium, cobalt, fonte hématite, manganèse, fer électrolytique et acier contenant du tungstène ou du molybdène.

34. Amiante.

35. Aluminium, alumine et sels d'aluminium.

36. Antimoine, ainsi que les sulfures et oxydes d'antimoine.

37. Cuivre, non travaillé ou mi-ouvré ; fils de cuivre, alliages et composés de cuivre.

38. Plomb en lingots, en feuilles ou en tuyaux.

39. Etain, chlorure d'étain et minerai d'étain.

40. Alliages de fer, y compris ferro-tungstène, ferro-molybdène, ferro-manganèse, ferro-vanadium et ferro-chrome.

41. Minerais suivants : wolframite, scheelite, molybdénite, minerais de manganèse, de nickel, de chrome, minerai de fer hématite, pyrites de fer, pyrites de cuivre et autres minerais de cuivre, minerais de zinc, de plomb, d'arsenic et bauxite.

42. Cartes et plans de toute partie du territoire des pays belligérants ou de la zone des opérations militaires, à l'échelle de 4 milles à 1 pouce ou à une échelle plus grande, ainsi que les reproductions, à toute échelle, de ces cartes ou plans, par la photographie ou tout autre procédé.

Tableau II

1. Vivres.

2. Fourrages et matières propres à la nourriture des animaux.

3. Graines oléagineuses, noix et cosses.

4. Huiles et graisses d'animaux, de poissons ou de végétaux, autres que celles susceptibles d'être employées comme lubrifiantes et ne comprenant pas les huiles essentielles.

5. Combustibles, autres que les huiles minérales.

6. Poudres et explosifs qui ne sont pas spécialement préparés pour un usage de guerre.

7. Fers à cheval et matériaux de maréchalerie.

8. Harnachements et sellerie.

9. Les articles suivants, s'ils sont utilisables pour la guerre : vêtements, articles fabriqués pour le vêtement, peaux et fourrures utilisables pour le vêtement, chaussures et bottes.

10. Véhicules de toute nature, autres que les automobiles, pouvant servir à la guerre, ainsi que leurs pièces détachées.

11. Matériel, fixe ou roulant, des chemins de fer; matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.

12. Navires, bateaux et embarcations de tous genres; docks flottants et leurs pièces détachées, parties de bassins.

13. Jumelles, télescopes, chronomètres et toutes espèces d'instruments nautiques.

14. Or et argent monnayé et en lingots, papiers représentatifs de la monnaie.

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 14e jour d'octobre dans l'année de Notre Seigneur, et la 6e année de Notre règne.

Dieu protège le Roi.

48

16 octobre 1915. — Proclamation étendant a la guerre avec la Bulgarie les Proclamations et Ordres en Conseil actuellement en vigueur relativement a la guerre.

George R. I.

Attendu que, comme le Roi des Bulgares, Allié des Puissances Centrales est actuellement en état de guerre avec le Roi de Serbie, Notre Allié, un état de guerre existe entre Nous et le Roi des Bulgares;

Et attendu que, le 4 août 1914, l'état de guerre a commencé à exister entre Nous et l'Empire Allemand;

Et attendu qu'à la même date et à certaines dates ultérieures nous avons émis des Proclamations et Ordres en Conseil se rapportant à cet état de guerre;

Et attendu que, le 12 août 1914, l'état de guerre a commencé à exister entre Nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie;

Et attendu que certains des susdits Ordres en Conseil et Proclamations ont été depuis lors étendus de façon à s'appliquer à l'état de guerre entre Nous et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie;

Et attendu que, le 5 novembre 1914, l'état de guerre a commencé à exister entre Nous et le Sultan de Turquie;

Et attendu que certains des susdits Ordres en Conseil et Proclamations ont été depuis lors étendus de façon à s'appliquer à l'état de guerre entre nous et le Sultan de Turquie;

Et attendu que nous avons, depuis ledit 5 novembre 1914, émis d'autres Proclamations et Ordres en Conseil se référant à l'état de guerre entre Nous et l'Empereur Allemand, l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et le Sultan de Turquie;

Et attendu qu'il est maintenant désirable de pourvoir à l'état de guerre entre Nous et le Roi des Bulgares;

Et attendu que la Convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, signée à La Haye le 18 octobre 1907, n'a pas été ratifiée par le Roi des Bulgares et qu'en conséquence Nous ne

jugeons pas à propos d'étendre aux navires bulgares l'Ordre en Conseil du 4 août 1914 relatif au départ de Nos ports des navires ennemis qui, à l'ouverture des hostilités, se trouvaient dans ces ports ou qui y sont entrés ultérieurement;

En conséquence, Nous avons trouvé à propos, par et avec l'avis de Notre Conseil Privé, d'émettre cette Proclamation Royale déclarant et il est par les présentes déclaré ce qui suit :

1. Les Proclamations et Ordres en Conseil émis à propos de l'état de guerre entre Nous et l'Empereur Allemand, ou à propos de l'état de guerre entre Nous et l'Empereur Allemand et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie, ou à propos de l'état de guerre entre Nous et l'Empereur Allemand, l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et le Sultan de Turquie, autres que l'Ordre en Conseil émis le 4 août 1914 relatif au départ de Nos ports des navires ennemis qui, à l'ouverture des hostilités, se trouvaient dans ces ports ou qui y sont entrés ultérieurement, doivent, s'ils sont toujours en vigueur, s'appliquer à l'état de guerre entre Nous et le Roi des Bulgares à partir de ce 16 octobre 1915.

2. La Proclamation émise le 5 août 1914 enjoignant à tous Nos sujets et à toutes personnes résidant ou se trouvant dans Nos possessions, de ne pas contribuer, participer ou aider à la réalisation d'un emprunt lancé en faveur du Gouvernement allemand, lui avancer de l'argent, participer à des contrats ou transactions quelconques avec ledit Gouvernement, aider autrement, encourager ou assister ledit Gouvernement, doit, à partir de ce 16 octobre 1915, s'appliquer à tous emprunts lancés en faveur du Gouvernement Bulgare, à tous contrats ou transactions faits avec lui, à toute aide, à tout encouragement ou à toute assistance audit Gouvernement.

3. Les mots « pays ennemi » dans les Proclamations ou Ordres en Conseil visés à l'article 1 de cette Proclamation comprendront les possessions du Roi des Bulgares, et les mots « personne de nationalité ennemie » dans ces Proclamations ou Ordres en Conseil comprendront les sujets du Roi des Bulgares.

Fait à Notre Cour, au Palais de Buckingham, le 16 octobre dans l'année de Notre Seigneur 1915 et la sixième de Notre règne.

Dieu protège le Roi !

49

20 octobre 1915. ORDRE EN CONSEIL CONCERNANT LE CARACTÈRE NEUTRE OU ENNEMI DU NAVIRE (ART. 57 DE LA DÉCLARATION DE LONDRES DU 26 FÉVRIER 1909), (second supplément à la *London Gazette* du 22 oct. 1915).

A la Cour, au Palais de Buckingham, le 20 octobre 1915.

Sa Majesté le Roi présente en son Conseil;

Attendu que, par l'Ordre en Conseil sur la Déclaration de Londres, n° 2, 1914, il a plu à Sa Majesté de déclarer que, durant les hostilités actuelles, les dispositions de ladite Déclaration de Londres seraient, sous certaines

exceptions et modifications y spécifiées, adoptées et mises en vigueur par le Gouvernement de Sa Majesté;

Attendu que, par l'article 57 de ladite Déclaration, il est disposé que le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter;

Et attendu qu'il ne convient pas d'admettre plus longtemps la disposition de cet article;

Il a plu en conséquence à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé, d'ordonner, et il est par les présentes ordonné, que, depuis et après la présente date, l'article 57 de la Déclaration de Londres cessera d'être admis et d'être en vigueur. Au lieu dudit article, les Cours des prises britanniques appliqueront les règles et principes anciennement observés dans ces Cours.

Le présent Ordre peut être cité sous ce titre : Déclaration of London, Order in Council, 1915.

Les Lords Commissaires du Trésor de Sa Majesté, les Lords Commissaires de l'Amirauté, et chacun des Principaux Secrétaires d'Etat de Sa Majesté, le Président de la Division des Testaments, Divorce et Amirauté de la Haute Cour de Justice, tous autres juges des Cours des prises de Sa Majesté et tous gouverneurs, fonctionnaires et autorités que cela concerne donneront les instructions nécessaires en ce qui peut leur appartenir respectivement.

J.-C. Ledlie

50

10 novembre 1915. Proclamation relative au commerce avec des sujets ennemis résidant ou commerçant dans le Liberia ou dans l'Est africain portugais.

George R. I.

Attendu qu'il convient que les transactions entre sujets britanniques et personnes de nationalité ennemie résidant ou commerçant dans le Liberia ou dans l'Est africain portugais soient restreintes de la manière prescrite par cette Proclamation :

En conséquence, Nous avons trouvé à propos, par et avec l'avis de Notre Conseil Privé, d'émettre cette Proclamation Royale déclarant et il est, par les présentes, déclaré ce qui suit :

1. Les Proclamations actuellement en vigueur au sujet du commerce avec l'ennemi s'appliqueront, à partir du 10 décembre 1915, à toute personne ou groupement de personnes de nationalité ennemie résidant ou commerçant dans le Liberia ou dans l'Est africain portugais, de la même manière qu'elles s'appliquent aux personnes ou groupement de personnes résidant ou commerçant dans un pays ennemi.

Etant entendu que lorsqu'un ennemi a une succursale établie dans le Liberia ou dans l'Est africain portugais aucune disposition de l'article 6 de la Proclamation nº 2 sur le commerce avec l'ennemi (1) ne doit être inter-

(1) Voy. *suprà*, p. LXIX.

prétée comme interdisant que les transactions de ou avec cette succursale ne soient traitées comme des transactions de ou avec un ennemi.

2. Rien dans cette Proclamation ne doit être considéré comme prohibant une chose quelconque qui serait spécialement permise par Notre licence ou par une licence donnée pour Notre compte par un Secrétaire d'Etat, le Board of Trade ou les Lords Commissaires de Notre Trésorerie.

3. Cette Proclamation sera appelée Proclamation sur le commerce avec l'ennemi (Liberia et Est africain portugais) de 1915 — *Trading with the Enemy (Liberia and Portuguese East Africa) Proclamation 1915.* —

Fait à notre Cour, au Palais de Buckingham, le 10 novembre dans l'année de Notre Seigneur 1914 et la sixième de Notre Règne.

Dieu protège le Roi !

TABLE DES MATIERES

(Les chiffres indiquent les pages)

A. Table des décisions en matière de prises

I. — Table chronologique pour chaque Cour

II. — Table des noms des navires

III. — Table analytique

B. Table des textes intéressant le droit international maritime

I. — Table chronologique

II. — Table analytique

ERRATA

Page 259, ligne 4, ajouter la page 263.
Page 361, *in fine*, au lieu de : 16 février 1915, lire : 16 septembre 1915.

IMPRIMERIE CENTRALE — ANGERS